

ALL CLEAR

Uitgave voor vliegende leden van de KNVvL



Redding Fokker Fellowship dichterbij na bijdrage Mondriaan Fonds

Snel groeiend AMN haalt nieuwe klanten binnen

“De Vliegende Hollander”, de autobiografie van Anthony Fokker



Zelf Vliegen start Transavia pilotenopleiding met Blackshape Gabriëls



Insubordinatie • D-ENTE • Groot nieuws • Nader verklaard: onweer • Zwart op wit (37)
• Smirnoffs zesde zege • Horrorflight • Luchtvaartdag in Amsterdome • Bob van Asselt



Driessen & Rappange
Verzekeringen

Voor vliegers met oog voor detail!



www.driessenrappange.nl/luchtvaart
020 - 531 23 45 | info@driessenrappange.nl Adfz



Bert Spreuwenberg Techniek

- Motor service - onderdelen
- Vliegtuigonderhoud - onderdelen
- Keuringen - bvl instrumenten (MD-NL-2011-002)
- Mobiele service door het gehele land en daarbuiten
- Voor de nieuwste service bulletins van rotax:
kijk op www.spreuwenberg.nl, onder de button sb rotax
- Voor onderdelen mailt u naar: verkoop@spreuwenberg.nl



Spreuwenberg Techniek

Rijksweg 66 • 5941 AG Velden
Mobiel +31 651 386 687 • E-mail info@spreuwenberg.nl



"DWARF" de vliegschool

"DWARF" de grootste vliegschool van Nederland.
Met maar liefst elf toestellen.

We zijn zo groot geworden door klein te blijven.

Kleine prijzen vooral, vanaf € 80,00 per uur.

Wij leiden u compleet op voor: RPL- & PPL

TMG - SEP - MLA

Meer weten? Bel Cees of Moniek 035-5772120 of 06-53680627

Of kijk op: WWW.DWARF.NL



Voor al uw vliegmedische keuringen

- Verkeersvliegers
- Verkeersleiders
- General Aviation
- Zweefvliegen
- Crew

Vliegmedische keuringen doe je voortaan gewoon bij Aeglia.



Afspraak@aeglia.nl
www.aeglia.nl
06-10361235



Aeglia

Medical Center

Aeglia Medical Center, Maraboeuweg 10, 8218 NV Lelystad-Airport



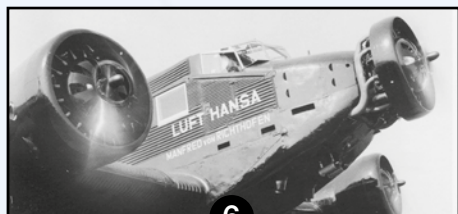
INHOUDSOPGAVE

ALL CLEAR

JAARGANG 11, WINTER 2019, NUMMER 40



UITGAVE VOOR VLIEGENDE LEDEN
VAN DE KNVVL



6



10

Redding Fokker Fellowship dichterbij na bijdrage Mondriaan Fonds

Peter F.A. de Noort 4

Insubordinatie

Henk van Rooyen 6

D-ENTE, hoe een Dornier Do-27 aan het begin van faunabeheer stond

Olav van Bockel 10

Zelf Vliegen start Transavia pilotenopleiding met Blackshape Gabriëls

Peter F.A. de Noort 12

Nader verklaard: ONWEER

Dany Mariën 14

Nieuw zweefvliegveld van ZCNK in kop van Noord Holland

Snel groeiend AMN haalt nieuwe klanten binnen 15

Peter F.A. van de Noort 16

Zwart op wit (37)

Jan Zwart 18

Smirnoffs zesde zege

René Demets 20

Dakota van zand

René Demets 21

Horrorflight

Henk van Rooyen 22

Uitnodiging LVNL 4 februari nieuwe VFR-routes van/naar EHLE

..... 24

Memorial Hans Gutmann Tourist Rally Flight 2019

..... 25

Luchtvaartdag 8-12-2018 in Amsterdome

Olav van Bockel 26

Stichting Nederlandse Vrouwen in de Luchtvaart opgericht

..... 27

Een vlucht naar voren. Een lange termijn planning voor de luchtvaart in Nederland

Ronald Fukken 27

"De Vliegende Hollander", de autobiografie van Anthony Fokker

Wim Snieder 28

10 jaar All Clear en meer goede zaken

Bob van Asselt 30

VASTE RUBRIEKEN

Groot nieuws over de Kleine luchtvaart

Peter F.A. van de Noort 8

Luchtvaartagenda

Peter F.A. van de Noort 13



Afdelingsbestuur

Michaël Tefsen, voorzitter:

voorzitter@gemotoriseerd-vliegen.nl

Secretariaat:

secretaris.gemotoriseerd@knvvl.nl

Henk Verbruggen,

penningmeester:

henk.verbruggen43@gmail.com

Afdeling paramotor

Frank Moorman,

paramotor: frank.moorman@knvvl.nl

Redactie en redactiesecretariaat

redactie.allclear@gmail.com

Sales en marketing

sales.allclear@gmail.com

Aan dit nummer werkten mee:

Henk van Rooyen, Jan J. Zwart, Peter van de Noort,

Bob van Asselt, Olav van Bockel, René Demets,

Dany Mariën, Ronald Fukken, Wim Snieder

Drukwerk en vormgeving

Print Productions BV, Ursem

www.printproductions.nl

All Clear is een uitgave van

Print Productions BV

Voorwoord

All Clear nr. 40 en tijd voor een terugblik. We waren 10 jaar geleden bezig met het maken van de gedragscodes onderhoud MLA, vluchtplanning, verbeteren opleidingsniveau MLA. Dit naar aanleiding van de zorgen van onze overheid inzake de technische ontwikkeling van de MLA's, die door nieuwe technieken en motoren zich meer ontwikkelden tot echte vliegtuigen. Het was niet meer op zondag een rondje om de kerk, maar een Overland. Om te voorkomen dat onze overheid hier regelgeving op zou gaan loslaten hebben wij het heft in eigen hand genomen en ons via gedragscodes en protocollen een zelfdiscipline opgelegd. Ook de praktijk opleiding werd naar een hoger niveau getild en doet eigenlijk niet meer onder als voor SEP. Maar ook in die 10 jaar zijn de ontwikkelingen door gegaan en is het verschil tussen MLA en SEP alleen nog waar te nemen aan de PH registratie op de kist. Inmiddels heeft ook de Europese regelgeving zijn intrede gedaan en de EASA Annex I (vervanger van de huidige nationale Annex II) staat op het punt te worden geïmplementeerd. De afzonderlijke staten hebben in deze Annex I de ruimte om naar eigen inzicht zaken wel of niet over te nemen. Zoals we weten is Nederland altijd haantje de voorste om regelgeving uit Europa te implementeren. Met dien verstande, als het om beperkingen gaat! Veranderingen ten voordele van de sector maakt ze in ene heel behoudend en conservatief. Dan huiveren ze van vernieuwing uit Europa. Het ziet er nu naar uit dat de verschillen in de diverse Europese landen inzake certificering en toelating aangaande vliegtuigen vallende onder deze nieuwe Annex I zo groot worden dat ik niet weet wat hier de gevolgen van zullen zijn. Dat wordt weer een hele uitdaging om onze overheid te overtuigen van hun verkeerde keuzes! Het is niet alleen dit, maar de hele GA staat onder druk. De ruimte voor de GA wordt steeds verder beperkt, alleen al door alle milieu doelstellingen. Overal windmolens als obstakels. Lelystad Airport welke onbereikbaar wordt voor de GA vanwege de windmolens en de VFR procedures in de nieuwe CTR. In deze All Clear vind u een brief welke wij als sector aan de gebruikers van Lelystad Airport hebben gestuurd waarin wordt aangegeven wat ons standpunt is in deze. De komende nieuwe herindeling luchtruim. Er is dus weer genoeg



te doen de komende jaren en is het tijd voor vernieuwing. In ieder geval bijgesloten de nieuwe frequentie kaart voor 2019, u aangeboden door The Pilot Shop.

Michaël Tefsen



Redding Fokker Fellowship dichterbij na bijdrage Mondriaan Fonds

Het ambitieuze Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep heeft van het Mondriaan Fonds een bijdrage van € 90.000,- ontvangen voor de aankoop en het vervoer van de Fokker F.28 Fellowship PH-MOL. Dit vliegtuig bevindt zich in de Afrikaanse staat Mali en is het oudste straalverkeersvliegtuig van de Nederlandse vliegtuigfabriek dat nog bestaat.

De Fokker F.28 Fellowship PH-MOL tijdens de landing omstreeks 1968, in de kleuren van de Fokker-fabriek (foto 's: stichting Fokker Heritage Trust, archief Henk Steevens, Arno van der Holst en Peter F.A. van de Noort).

Nederlands Transport Museum

Het Nederlands Transport Museum werd begin 2018 geopend en laat nu al een indrukwekkende collectie transportmiddelen zien. De eerste metro die rondreed in (of liever: onder) Amsterdam, een mooie collectie historische bussen, auto's en vrachtauto's, fietsen en bromfietsen, smalspoor-loc's en zelfs één van de twee overgebleven Landsverk-pantserwagens die in de meidagen van 1940 werden gebruikt door het Nederlandse leger. Ook de collectie vliegtuigen is erg interessant, vooral omdat diverse toestellen in het museum worden gerestaureerd.

Tentoongesteld worden onder andere een Douglas DC-2, een North American NA-27 (voorganger van de AT-6 Harvard), een Noordduyn Norseman, een Auster Mk. 3,



De PH-MOL in nieuwe fabriekskleuren, omstreeks 1970.

een Stearman Hammond Y, een Cessna Bobcat en een Bell 47-helikopter.

Mondriaan Fonds

Het Nederlands Transport Museum is een enkele maanden geleden een fondsenwerfingsactie gestart om de bijzondere Fokker F.28 Fellowship PH-MOL naar Nederland



De Fokker F.28 Fellowship PH-MOL is in de loop van zijn leven bij vele airlines in dienst geweest, waaronder Air France/Air Alsace en Air Anglia.



De PH-MOL, vliegend voor Martinair in de jaren zeventig.

te halen. Het toestel staat al 16 jaar op de luchthaven van Bamako in Mali. Met de bijdrage van de Mondriaan Fonds is nu een grote stap gezet naar de realisatie van de redding van dit vliegtuig. Hiervoor is in totaal € 250.000,- nodig.

Ook bij Martinair

De Fokker F.28 Fellowship werd in de jaren zestig ontworpen, deels als aanvulling en deels als opvolger van de Fokker F.27

Samenwerking defensie

Om dit bijzondere vliegtuig te redden van de sloop, begon het Nederlands Transport Museum een fondsenwervingsactie onder particulieren en bedrijven. Voor de aankoop en het vervoer naar Nederland is € 250.000,- nodig. Het museum hoopt de Fokker F.28 in het voorjaar van 2019 te kunnen aankopen en repatriëren.

Hierbij wordt intensief samengewerkt met de Nederlandse ambassade en de Nederlandse Militaire Missie in Mali om de operatie succesvol te kunnen organiseren.

Helpt u mee?

Het is de bedoeling dat dit bijzondere stukje Nederlandse trots over enkele jaren in gerestaureerde staat tentoongesteld zal worden. Iedereen die wil bijdrage aan de actie om het oudste Fokker straalverkeersvliegtuig te redden, wordt uitgenodigd een donatie te storten op rek. NL91 RABO 0325 2015 87 van het Nederlands Transport Museum, o.v.v. 'Donatie Fokker F.28'. Donateurs die bij deze overmaking hun emailadres vermelden, ontvangen een toegangsbewijs waarmee ze op een latere datum de Fokker F.28 Fellowship kunnen komen bekijken. Meer informatie over het museum is te vinden op www.facebook.com/NederlandsTransportMuseum en www.nederlandstransportmuseum.nl.

Peter F.A. van de Noort

De Fokker F.28 Fellowship PH-MOL in de zomer van 2018 op de luchthaven Bamako in Mali, wachtend op sloop of redding...



Tijdens de eerste expeditie van enkele enthousiaste Nederlanders in 2007 trof men de PH-MOL aan in de droge open lucht; een perfect bewaarklimaat.

Friendship, en vloog voor het eerst in 1967. Er werden bij Fokker op Schiphol 241 F.28 Fellowships in meerdere versies gebouwd. Toch wordt er tot op heden geen enkele Fokker F.28 in ons land bewaard. Het Nederlands Transport Museum wil daar verandering in brengen.

Het toestel dat nu op de luchthaven van Bamako in Mali staat, heeft heel lang de registratie PH-MOL gevoerd. Het toestel is jarenlang eigendom geweest van Fokker en werd verhuurd aan vele internationale airlines. Maar ook veel Nederlandse vakantiegangers hebben met het vliegtuig kennis gemaakt, toen het vloog voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij Martinair.

Ergens tussen 2007 en 2018 is de PH-MOL door een windvlaag op zijn staart gezet. Gelukkig is er weinig schade.



Insubordinatie

Het volgende verhaal speelt zich af tussen 1928 en 1936. Helaas is de juiste datum niet meer te achterhalen, maar ach, het maakt niet zoveel uit. Zeker is, dat het echt is gebeurd en een historische mijlpaal markeert. We moeten ons daarvoor verplaatsen naar het artilleriekamp te Oldebroek, grofweg tussen Harderwijk en Zwolle gelegen. Het is de plek waar de een de tijd van zijn leven heeft en de ander zich doodongelukkig voelt. Onder de artilleristen waart de volgende klassieke veelzeggende spreuk rond: 'En Zeus schiep met een reuzevloek, de legerplaats bij Oldebroek'.

Er is een detachement van de Luchtvaartafdeeling gevestigd. Adriaan Viruly, die later als schrijver/piloot veel van zich zal laten spreken is gelegerd op dit Nederlandse stukje militair terrein. Hij is opgeklommen tot korporaal-waarnemer. De dagelijkse bezigheden bestaan uit het meevliegen in de open cockpit van een Fokker C.I dubbeldekker om op een hoogte van 3300 ft boven een batterij te gaan hangen, om van daar het vuur te leiden en zo de vijand onschadelijk te maken. Na een uur wordt er geland en voor de rest van de dag is het schluss (excusez le mot). De verveling daalt neer.

Het is zo'n mooie warme dag en Adriaan ligt met z'n maat voor de hangars in de hei, kauwend op een spriet Engels raaigras. Ze hebben het nergens over. Plotseling wordt de serene rust van de slapende legerplaats verstoord door het gebrom van vliegtuigmotoren. Het geluid wordt sterker en de



belangstelling van de twee mannen wordt gewekt. Het is de Junkers Ju-52/3m D-AGAK van de Lufthansa van Amsterdam op weg naar Kopenhagen. Langzaam sterft het geluid van de drie BMW 132 motoren weg. De heren leggen hun hoofd weer ter ruste op hun helm en sluiten de ogen. Nog geen tien minuten later zwelt het geluid

waterpomp van een van de motoren is. Het is binnen de kortste keren een drukte van belang, niet alleen militairen, maar ook in de buurt logerende pensiongasten en inwoners, die de grote vogel hebben zien neerstrijken, komen naar het vliegveld om 'het beest' met eigen ogen te aanschouwen. Er wordt ondertussen druk getelegrafeerd

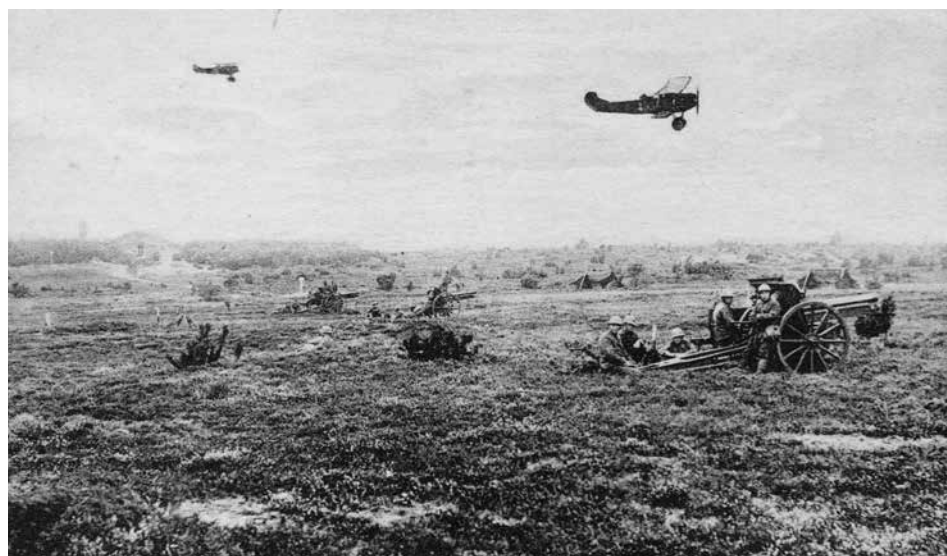


weer aan en zien ze de Duitse verkeersmachine uit de richting Zwolle terugkomen. Het ziet er zelfs naar uit dat de Junkers wil gaan landen op de Oldebroekse strip. Een buitenkans! Weg verveling! De maten zien hoe de machine een keurige landing maakt. De acht passagiers voor Kopenhagen stappen uit en de jonge korporaals komen er al snel achter dat het euvel een kapotte

met Amsterdam om een pomp, monteurs en een tweede machine om de passagiers zo snel mogelijk richting Denemarken te transporteren. De neergestreken Duitsers hebben er wel lol in om hun vliegende behuizing aan Jan en alleman te laten zien. Officiëren, mannelijke en vrouwelijke Veluwers, wellnesszoekers en toeristen klimmen allemaal de kist in en krijgen in het Duits een onvergetelijke rondleiding. De ter plekke gestationeerde Fokkertjes zinken in het niet.

Ruim een uur later landt een tweede grijze vogel met de stereotiepe golfplatenromp en parkeert naast de eerste. Bagage wordt overgeladen, de passagiers stappen in en met daverende motoren kiest de Junkers het luchtruim, op weg naar Kopenhagen. De gehandicapte machine zal straks terugvliegen naar Amsterdam. Dan rijpt er een lumineus plan in de gedachten van de zich vervelende militairen. Twee zielen, één gedachte: wij moeten mee! Die open cockpitjes en altijd heftige schroefwind willen we wel eens verruilen voor een heerlijke

Legerplaats Oldebroek



verwarmde cabine. De bedrijfsleider van Lufthansa, die uit Amsterdam is meegekomen, heeft geen enkel bezwaar. De vraag om 'mit zurückzufahren' wordt glimlachend beantwoord met een 'sehr gerne'. Maar om het terrein ongevraagd te verlaten is uit den boze. De commandant moet gevraagd worden om later geen moeilijkheden te krijgen. De mannen reichten de rug, maken alle knooppjes vast, kloppen wat strootjes van hun schouder en maken hun opwachting in het houten hoofdkwartier. "Luitenant, vindt u het goed dat we straks met het toestel meevliegen naar Amsterdam en dan vanavond met de trein terugkomen?" De Luit komt uit zijn stoel, draait aan zijn vervaarlijke snor en buldert: "Niks d'r van, dat apparaat is net gerepareerd, ik heb

even aan de knop van de deur gevoeld, waarschijnlijk door mensen, die niet weten wat 'besetzt' betekent. Dan horen ze een monteur zeggen dat het nog een half uurtje duurt totdat ze kunnen vliegen. De opgevouwen korporeels kunnen het haast niet uitzweten. Het lijkt uren te duren. Eindelijk komt het verlossende commando: "alle passagiers instappen!" Er klinkt gestommel, er stappen zo te horen een man of vijf in, deuren worden dichtgeslagen en eindelijk, de eerste motor draait. Niet lang daarna horen ze ook de tweede motor aanslaan en na enig wachten ook de derde, gerepareerde middenmotor. Het toestel trilt en vibreert. Langzaam komt het in beweging en de mannen voelen hoe het toestel met de neus in de wind gaat staan. Dan wordt



de verantwoording en straks kan ik m'n promotie wel vergeten". "Maar hij gaat pas na vijven weg, dan is de dienst over en..." "Kan me geen donder schelen, het gebeurt niet!" De korporeels worden door hun meerdere afgeblafd en gaan bedremmeld weer naar buiten. De mannen worden zelfs van het vliegterrein afgestuurd en moeten zich begeven naar de eigenlijke legerplaats.

Mokkend gaan ze op weg, maar ze komen niet ver. Ze gaan over tot onvervalschte muiterij. Ze laten zich zakken in de hoge hei en in tijgersluipgang kruipen ze richting de blinkende Duitse machine. Op een moment dat er zich geen kijklustigen buiten of binnen de machine bevinden, kruipen de twee door het bagageluik achter in de staart naar binnen. Ze bedenken zich dat ze daar niet lang ongezien kunnen blijven vanwege een volgende rondleiding en besluiten achter het kleine deurtje helemaal achterin te kruipen. Het plaatje boven de knop van het deurtje gaat bliksemsnel van 'frei' naar 'besetzt'... Het is wat krapjes daar achter in de staart van het toestel. In een vreemde houding, stijf tegen elkaar aangedrukt als sardines in een blik, horen de mannen hoe een volgende rondleiding door het toestel wordt georganiseerd. Soms wordt er zelfs

vol gas gegeven en hotsend en botsend over de ongelijke grond krijgt de machine vaart. In het kleinste kamertje achter in de staart stoten de militairen met hun hoofden tegen elkaar. Dan wordt het ineens rustig; ze vliegen. Ze wachten nog heel even totdat



Viruly voor een Fokker D.VII

ze op hoogte zijn en openen dan het kleine deurtje. Ze stappen de cabine in en zien net hoe Harderwijk onder de linkervleugel door schuift. De verbazing in de cabine is groot. De bedrijfsleider van Lufthansa, die de mannen meteen herkent, heeft de situatie gelijk door en barst in lachen uit. Hij gaat naar de piloot om hem het verhaal van de twee verstekelingen te vertellen. Die geeft het stuur uit handen en komt even naar achteren om de heren de hand te schudden. Als voormalig Pruisisch officier vindt hij het de grap van de eeuw, een verboden en toch ondernomen vlucht. Hij slaat de mannen op de schouder en gaat weer achter zijn volant zitten. Het toestel steekt de Zuiderzee over, vliegt over Pampus, over het Rembrandtsplein en dan naar Schiphol.

Ondertussen proberen nog twee monteurs om samen in het toilet te kruipen om te voelen hoe dat 'zit'. Er wordt onbedaarlijk gelachen, maar ook is er waardering voor de twee blinde passagiers, die er twee uur opgesloten zitten voor over hebben om 20 minuten in een verkeerstoestel te vliegen. En inderdaad, precies 20 minuten na de start op Oldebroek strijkt de Lufthansakist neer op de asfaltbetonbaan in de Haarlemmermeer. Vijf minuten laten rijdt er een auto naar het Centraal Station en hollen er twee korporeels over het perron om op het nippertje de trein te halen. En de besnorde luitenant die de scepter zwaaide over het schiet- en vlieggebeuren daar in Oldebroek? Die heeft er nooit iets van geweten. Wij gelukkig wél!

© Henk van Rooyen f.l.a.p.

Bron: Huisje, boompje, beestje door A. Viruly



Groot nieuws over de Kleine luchtvaart

Stuur uw nieuws en persberichten naar: Peter F.A. van de Noort, pvdnoort@msn.com

Vliegveld Hoogeveen wordt vaker toegankelijk

Dankzij mooie subsidies van de gemeente Hoogeveen en de Rabobank kan het vliegveld Hoogeveen een beter drainagesysteem aanleggen, waarmee er vaker op het nu nog vaak natte grasvliegveld geland kan worden. Eind 2018 zegden de gemeente Hoogeveen en de Rabobank elk € 25.000 euro toe voor verbetering van de baan. De Stichting Vliegveld Hoogeveen is blij met subsidies. Het vliegveld had het geld gevraagd als bijdrage aan de investeringen die nodig zijn voor het voortbestaan van het vliegveld. Naar verwachting kan in het voorjaar worden begonnen met de aanleg van het nieuwe drainagesysteem.



Meerdere kandidaten overname Fly Inn op Hilversum

Goed nieuws voor vliegveld Hilversum: er hebben zich meerdere kandidaten gemeld voor de overname van de exploitatie van het failliete restaurant Fly Inn op het vliegveld. Dat liet curator Ten Wolde in januari weten. Hij hoopt daarom dat de horecagelegenheid een doorstart kan maken. De vorige exploitant van Fly Inn, Charthema BV, is op 28 november 2018 failliet verklaard door de Rechtbank Midden-Nederland.



Warbirds naar 'Dutch Duxford' Oostwold Airshow

De organisatie van de Oostwold Airshow heeft zijn vliegveld 'The Dutch Duxford' gedoopt en we hopen dat dit kan worden waargemaakt. De deelnemerslijst laat echter al een indrukwekkende serie 'Warbirds' zien en is zeer veelbelovend. Zo maken een Hawker Hurricane Mk.I uit 1939 (foto), een Republic P-47D Thunderbolt, verschillende Supermarine Spitfires en North American P-51 Mustangs, allemaal uit de Tweede Wereldoorlog, hun opwachting. Ook wordt een Hawker Sea Fury verwacht, die we in ons land vooral kennen als het jachtvliegtuig dat vloog vanaf het vliegdekschip



HMS Karel Doorman van de Koninklijke Marine. De Oostwold Airshow vindt op het oost-Groningse vliegveld plaats op 9 en 10 juni 2019. Meer info op www.oostwold-airshow.nl.

Baanbrekende veranderingen op Maastricht en Lelystad

De provincie Limburg heeft in november besloten dat op Maastricht-Aachen Airport (MAA) niet meer de gehele baan van 2.750 meter mag worden gebruikt, maar nog maar 2.500 meter, net als vóór 2017. De Tweede Kamer vond eind december echter dat de voorgestelde datum 1 januari voor invoering te vroeg is en bepaalde dat de beperking pas op 1 april mag ingaan. In 2018 jaar wist MAA dankzij zijn langere baan diverse nieuwe vrachtroutes aan te trekken; verwacht wordt dat deze weer verdwijnen.



Eind september is op Lelystad Airport de LED-naderingsverlichting en de baanverlichting van baan 23, dit is de start- en landingsbaan van de kant van de Larserweg, operationeel geworden. In september werd ook de nieuwe passagiersterminal op Lelystad bouwkundig opgeleverd.

Nieuwbouw op Teuge en Breda

Zowel op Teuge als op Breda Airport wordt gebouwd. Op Teuge Airport naderen nabij restaurant The Hangar vijf nieuwe hangarboxen hun voltooiing en krijgt hotel De Slaapfabriek een bijzondere nieuwe conferentieruimte, die naar verluidt het eerste commercieel 3D-geprinte gebouw van Europa wordt (foto's).



Breda International Airport is begonnen aan de aanleg van zijn 'Airparc Fase 2', ten noorden van het bestaande Airparc, dat gaat bestaan uit hoogwaardige kantoorruimten met bijbehorende hangars. De gebouwen en werkruimten van maximaal vier bouwlagen worden door Breda International Airport gebouwd en verhuurd of verkocht aan belangstellenden.

Sportvliegen... 100 jaar geleden

Begin 1919; de Eerste Wereldoorlog is net afgelopen. Civiele luchtvaart is in Nederland vier jaar lang verboden geweest en nu het weer wordt toegestaan, is er nog geen wet- of regelgeving. Vooral vanuit Duitsland worden honderden vliegtuigen over de grens gesmokkeld. (Van smokkel is hierbij sprake omdat de geallieerden hebben afgedwongen dat bijna alle Duitse vliegtuigen moeten worden vernietigd of overgedragen). Er is nog geen registratiesysteem, maar Anthony Fokker stelt voor om alle Nederlandse vliegtuigen, civiel en militair, van oranje bollen te voorzien zodat ze als Nederlands kunnen worden herkend (foto). In de sportvliegerij doet iedereen wat hij wil en kan betalen. Later zouden we m.b.t. de civiele vliegerij in deze jaren spreken van 'de wilde luchtvaart'.



Leegloop op Lelystad

Lelystad Airport beleefde in 2018, geheel overeenkomstig de krimpdoelstellingen van eigenaar Schiphol voor de General Aviation, een ware leegloop. Nadat eerder in het jaar Singles and Twins en de Dutch Historic Jet Association hadden laten weten hun vliegactiviteiten te beëindigen, en tegen het eind van het jaar de Stichting Catalina PBY zich daarbij aansloot, liet in december de Martinair Vliegschool weten van Lelystad Airport te gaan verhuizen naar Eelde. En terwijl de voormalige Venema-hangaar op Lelystad werd gesloopt, sloot op 27 december ook Wooning Aviation zich bij deze rij aan. Het bedrijf liet op zijn site weten na 15 jaar al zijn vliegactiviteiten per onmiddellijk te beëindigen.



Nederlandse replica's krijgen vorm

We zijn blij dat er in ons land replica's zijn gebouwd van niet meer bestaande vliegtuigtypen die Nederlandse 'roots' hebben. Dankzij deze replica's krijgen vergeten maar tot ons nationaal luchtvaartterfgoed behorende vliegtuigen weer een verhaal.

In de twee grote luchtvaartmusea van ons land, het luchtvaart-themapark Aviodrome op Lelystad Airport en in het Nationaal Militair Museum op de voormalige vliegbasis Soesterberg, zijn diverse niet-vliegwaardige replica's van vliegtuigen van Nederlandse oorsprong te zien. De Van Berkel WA, een watervliegtuig uit 1918 waarvan de Stichting Neptune Association een replica heeft gebouwd die nu bij de Aviodrome te zien is, is hiervan een mooi voorbeeld. Maar ook de Fokker Dr.1 Driedekker ('Nederlandse roots' is een rekbaar begrip), de Fokker F.2 en de



Spijker V.20 in de Aviodrome, en de Farman HF-20 en de Fokker D.21 in het Nationaal



Militair Museum, zijn al geruime tijd voor het publiek te zien. Daarnaast wordt er momenteel voor de Aviodrome, helaas niet zichtbaar voor het publiek, een Fokker D.7-jager uit de Eerste Wereldoorlog nagebouwd.

Vliegende replica's zijn echter wat zeldzamer; alleen de stichting Vroege Vogels heeft

– voor wat Nederlands erfgoed betreft – twee vliegende replica's van Fokker Dr.1 Driedekkers uit 1917 en een replica van een Fokker D.7 uit 1918, die allemaal in de VS zijn



gebouwd. Ook staat er in het museum van de Vroege Vogels op Lelystad Airport een door studenten van de TU-Delft gebouwde Lambach HL.2, oorspronkelijk een aeroba-



tic vliegtuig uit 1936, tentoongesteld. Maar deze vliegtuigen vliegen helaas maar zelden en voor sommige van deze replica's geldt zelfs dat ze al tientallen jaren niet hebben gevlogen.

Daarom is het mooi dat er in ons land twee nieuwe replica's van bijzondere Nederlandse vliegtuigen worden gebouwd die moeten gaan vliegen: een Fokker D.21 en een Pander E.

De Fokker D.21 wordt gebouwd op Hoozeveen, door een enthousiast team vrijwilligers onder leiding van Jack van Egmond en zijn kleinzoon Tom Wilps. Deze Fokker D.21 uit de jaren dertig zal op de romp



het registratienummer '223' gaan dragen. Dat was in de meidagen van 1940 de LVA-machine van wachtmeester-vlieger Jack van Zuijlen, die op 10 mei 1940 tijdens een achtervolging van twee Heinkel He-111-bommenwerpers werd neergeschoten bij Wassenaarse Slag. Hij kwam daarbij om het leven. Het bouwteam belooft dat deze D.21 zijn officiële 'roll-out' zal beleven tijdens de Wings & Wheels Fly-in op 30 mei a.s. op Hoozeveen.

In Berkhout wordt intussen door oud-Fokkermedewerker Dick Funcke een replica van een Pander E anderhalfdekker gebouwd. Het prototype van de Pander



E, van de Haagse Pander-meubelfabriek, vloog in 1926. De Rotterdamse Aero Club (RAC) bestelde als eerste drie exemplaren. Deze toestellen werden overgedragen aan de Nationale Luchtvaart School (NLS), die uiteindelijk met negen Pander E's vloog. In totaal werden er 18 Pander E's gebouwd, met diverse motoren.

D-ENTE, hoe een Dornier Do-27 aan het begin van faunabeheer stond

In de loop van de 20e eeuw is het besef gegroeid dat de steeds sneller groeiende wereld bevolking een bedreiging voor natuur en leefomgeving ging vormen. In de USA ging toenmalig president Theodore Roosevelt voor in het stichten van de bekende National Parks, een voorbeeld dat ook elders navolging vond. Een daarvan was het natuurgebied Serengeti in Tanzania, toen nog Tanganyika geheten.

Twee Duitse biologen, dr. Bernhard Grzimek en Michael Grzimek, respectievelijk directeur van de Frankfurter Zoo en zijn zoon hadden speciaal de Serengeti bestudeerd. Het was hun daarbij opgevallen dat bij het vaststellen van de geografische grenzen van de Serengeti onvoldoende rekening was gehouden met de gebieden van jaarlijkse trek van de dieren in dat gebied. Tijdens deze trek gingen hoefdieren geregeld over de grenzen heen blijkens hun onderzoek, en waren beschermde soorten buiten het officiële natuurgebied onbeschermd. Ook was er een probleem met stroperij, iets dat tot op heden voortduurt. Men denke bijvoorbeeld aan de witte neushoorn, vrijwel uitgeroeid omdat het bijgeloof in veel Aziatische landen is dat het materiaal van de hoorn als aphrodisiac kan werken. Daardoor worden astronomische bedragen hiervoor betaald. De hoorn van olifanten, ook zeer gezocht voor het maken van sieraden, zorgt ook voor grote problemen.

In onze tijd zijn daar natuurlijk nog de problemen van schade door verbranding van fossiele brandstoffen bij gekomen, alsook zaken als schade aan regenwoud door grootschalige houtkap. Omdat het vaak gaat over belangen van grote, criminele organisaties met heel veel politieke invloed is het een voortdurend probleem. Soms kan



met succes hier tegen worden opgetreden. In 1963 verscheen het boek *Silent Spring* van Rachel Carson, over de catastrofale gevolgen van massale inzet van insecticiden voor de landbouw. Hierdoor ontstond ook grote schade aan de natuur; in de jaren '60 van de vorige eeuw bijvoorbeeld zichtbaar als grootschalig afsterven van naaldbomen. Bij onze Duitse oosterburen stond dit bekend als het "Waldsterben", nu grotendeels onder controle.

Probleembeschrijving door luchtkartering

Al na korte tijd kwamen de Grzimeks tot de conclusie dat het in kaart brengen van het beheer van een gebied met de grootte van de Serengeti uit de lucht moest gebeuren. Eerdere expedities met een pick-up truck in de Congo waren geen succes geweest door technische problemen met moeilijk terrein en oversteken van de vele rivieren. Conclusie: door de lucht moest het antwoord zijn en het was duidelijk dat ze zelf voor het vliegtuig en de vliegers moesten zorgen. Vader en zoon meldden zich daarom bij een vliegclub op Egelsbach. Zij bleken goede en ijverige leerlingen op het gebruikte type, een van de vele Piper L-4's achtergelaten door de Amerikanen. Een PPL werd door beiden snel gehaald en het volgende probleem was: de Piper was duidelijk te klein voor dit werk, dus welk type



moest ingezet worden. Op advies van de vliegclubinstructeur werd gekozen voor de nieuwe Dornier Do-27 STOL. Verderop in dit artikel een beschrijving van de Do-27.

Vanuit instructie-oogpunt kan je je afvragen of het verstandig is een toch wat ambitieuzer vliegtuig als de Do-27 te kiezen voor onervaren PPL's en nog meer, om hun aan te raden zelf de Do-27 over te vliegen naar Afrika. Uiteindelijk bleek dat dat niet het probleem was. Op dat moment (1959) was de luchtruimtestructuur veel minder complex dan nu. Ook waren de opleidingen meer gericht op behoorlijk kunnen vliegen terwijl nu heel veel tijd wordt besteed aan regelgeving en dergelijke. Gekozen werd voor een spectaculaire beschildering in zebra-keuren van de Dornier, die de registratie D-ENTE kreeg. Doel was ook makkelijker vindbaarheid in geval van een noodlanding.

Vlieg de kist zelf over naar Afrika, zei de oude instructeur, dan doe je meteen ervaring op en blijken eventuele mankementen waarschijnlijk in het deel van de vlucht in Europa. Tegenwoordig zou men huiverig staan tegenover het idee om nieuwe PPL's op zo'n trip te sturen, maar dit waren andere tijden en de verplichte buitenland DBO uren bestonden nog niet.

De vlucht naar Afrika verliep uiteindelijk wat anders dan gepland, vanwege slecht weer en de route werd als volgt. Vanaf Frankfurt naar Geneve, Marseille, Carthage, Oran, Tunis, Tripoli, Benghazi, Alexandrië, Luxor, Khartoem, Juba, Nairobi. Een extra probleem zouden tegenwoordig de vele conflictgebieden zijn. Ook verschillend in het reisverslag zijn de vele verwijzingen naar ontvangst en assistentie van Europese kolonisten in de verschillende landen; iets waar KLM in de beginjaren van de luchtverbinding naar Batavia/Djakarta ook dankbaar gebruik van maakte.

De verkenning- en filmmissies

Vanaf Nairobi werd de D-ENTE direct naar de Serengeti gevlogen, en werd geland direct in de steppe. Het zegt veel voor de stevigheid van de D0-27 dat slechts een enkele maal een landingspoot afbrak, die overigens binnen drie dagen ter plekke werd hersteld. Een ander, onverwacht probleem was dat de rubberbanden onweerstaanbaar blijken te zijn voor hyenas. Gebruikers en eigenaren moeten dan ook consequent het hele landing-gestel inpakken met prikkeldraad of vergelijkbaar bij parkeren van enige tijd.

De foto en filmvluchten waren een groot succes en uit de tellingen en opnamen bleek dat de onderzoekers het bij het juiste einde hadden: bij de jaarlijkse trek kwamen de grote grazers geregeld buiten beschermd gebied. Uiteindelijk resulteerde dit in het uitbrengen van het boek "Serengeti mag niet sterven", tegenwoordig alleen nog voor aanzienlijke bedragen te vinden op het internet. De film met dezelfde titel kreeg op het filmfestival in Berlijn zelfs een Oscar, de eerste ooit voor een Duitse film. Misschien nog wel belangrijker was dat de plaatselijke regering in Tanzania op basis van dit rapport bereid was de grenzen van de Serengeti aan te passen.



Een tragisch einde

Op 10 januari 1959 startte Michael Grzimek voor een korte lokale vlucht, solo. Hij kwam niet terug. Later op de dag kwam een Ranger in het basiskamp om te zeggen dat Michael was verongelukt. Hij bleek op lage hoogte tegen een vogel aangevlogen te zijn



en door de vogelaanvaring werd de vleugel zwaar beschadigd en de besturing geblokkeerd. Nader onderzoek wees later uit dat dit soort incidenten op lage hoogte in Afrika vaker voorkomen, omdat sommige grote vogels zich niets aantrekken van lichte vliegtuigen, misschien wel onder het motto: misschien ben ik wel sterker. Ik kreeg dit vele jaren later te horen bij een briefing voor een ferryvlucht naar Oost Afrika. Het is natuurlijk de ultieme tragedie dat de jonge bioloog die zo succesvol was in zijn missie juist dit niet wist. Alweer een bewijs dat je nooit genoeg kunt weten en leren in de luchtvaart. De resten van de oorspronkelijke D-ENTE liggen in een vitrine in het Technikumuseum in Berlijn, zozeer is het een deel van de recente Duitse geschiedenis geworden.

"Guten Abend, meine lieben Freunde..."

De zwaar aangeslagen Grzimek senior keerde naar Duitsland terug maar zette het werk voor natuurbeheer voort. Er kwam een maandelijks programma op Hessische Rundfunk onder de titel Ein Platz für Tiere. Na een aarzelend begin trok de tv serie uiteindelijk miljoenen kijkers en werd een enorm succes. Die Welt schreef later:



Deze bioloog haalde een heel land naar het tv scherm en veranderde ons land meer dan welke bondskanselier ook. Door hem werd ons land "groen". Tot aan zijn dood in 1987 bleef Grzimek de maandelijke uitzendingen verzorgen, soms tot consternatie van het studio personeel, als hij wat "onhandelbare" wilde dieren meenam. Natuurbeheer was definitief op de agenda gezet.

Opmerkingen over de Dornier Do-27

Zoals alle Duitse vliegtuigconstructeurs moest Claude Dornier na 1945 opnieuw beginnen. Tot 1955 was zelfs de bouw van vliegtuigen in de Bondsrepubliek verboden. Dornier, die tot dan toe vooral bekend was door zijn vliegboten, construeerde nu een STOL type, een motorig. Eerst een die beperkt was door het motorvermogen van 150 pk, maar na het verkrijgen van de 225 pk Lycoming motor in het constructiebureau in Madrid de zespersoons Do-27. Dit werd een groot succes; uiteindelijk werden ruim 650 exemplaren gebouwd. Door de weder toelating van de luchtvaart in Duitsland kon Dornier zijn productie weer naar Duitsland terugbrengen; naar Manzell bij de Bodensee en later ook Oberpfaffenhofen. Het gaat wat ver om de Dornier Do 27 uitgebreid te gaan beschrijven maar twee belangrijke punten waardoor hij een succes was.



Ten eerste de STOL capaciteiten. Een vleugelvliegtuig kan je snel op efficiency beoordelen door te kijken naar de verhouding tussen maximale minimale snelheid in horizontale vlucht. Bij het gemiddelde clubvliegtuig mag je blij zijn als het 2 haalt, de Do-27 haalt een indrukwekkende 4,16 met minimale snelheid 60 km/u en maximum 250 km/u. Volgens fabrieksopgave kan de Do-27 met 1500 kg totaal bij windstilte na 165m op 15m hoogte zijn waarvan 88m aanloop. Landing onder dezelfde omstandigheden: 160m uit 15m hoogte en waarvan 75m uitloop.

Ten tweede is er de geheel metalen schaalconstructie. Normaal wil men een schaalconstructie met zo klein mogelijke openingen ten behoeve van de sterkte. De Do-27 heeft niet alleen grote deuren maar ook nog eens een groot raam op de rug van de romp plus een groot fotoluik in de bodem. Met een vindingrijke toepassing van dubbele platen in het interieur heeft de constructeur dit opgelost. De zelfde vaardigheid bij de constructie van vliegboten, waaronder de beroemde Do-24 ook zo geliefd bij onze MLD, was ook hier weer aanwezig.

Referenties:

Serengeti mag niet sterven, uitg. Scheltens en Giltay. Grzimek. *Geen ISBN, slechts antiquarisch verkrijgbaar, voor zeer stevige prijzen.* Flugzeugprofile No 2, Dornier Do-27 ook alleen antiquarisch verkrijgbaar.

Website: www.do27.com

Volgende keer:

De rol van het onderzoek van de Grzimeks nu; de Nederlandse Serengeti, de herinneringsvlucht in 2008, Dornier na 1960, van Do-28 naar Do228 en volgenden.

Olav van Bockel



ZELFVLIEGEN start Transavia pilotenopleiding met Blackshape Gabriéls

De Vliegschool Zelf Vliegen op Lelystad Airport gaat de praktijkopleiding van nieuwe piloten voor Transavia verzorgen. Deze nieuwe opleiding wordt door Transavia in het leven geroepen om te voorzien in de behoefte aan nieuwe piloten. Zelf Vliegen koopt speciaal voor deze opleiding twee Blackshape Bk160 Gabriéls en is daarmee 'launching customer' van dit gloednieuwe Italiaanse vliegtuigtype.



Blackshape Gabriél

De nieuwe Blackshape Gabriél waarvan de vliegschool Zelf Vliegen gebruik gaat maken, werd eerder dit jaar voor het eerst door de Italiaanse fabrikant aan het publiek gepresenteerd tijdens de GA-beurs AERO 2018 in Friedrichshafen. Het is een tweepersoons opleidingsvliegtuig waarbij de instructeur en de student achter elkaar zitten, zoals ook bij de meeste militaire

Ook drie Cessna 172R's en een Fuji FA-200-180 Aero Subaru zijn beschikbaar voor de opleiding van Transavia-piloten.

De Blackshape Gabriél: een Italiaans raspaardje bij de opleiding van piloten voor Transavia.

opleidingsvliegtuigen het geval is. Tijdens de opleiding voor Transavia zullen door de studenten in vijf maanden zo'n 65 vliegtuigen op de Gabriél gemaakt. De Amerikaanse vliegtuigfabriek Boeing verzorgt de trainingssoftware voor de Blackshape Gabriél en bij de verkoop van onderdelen voor dit toestel wordt Blackshape internationaal ondersteund door de Amerikaanse Boeing-dochter Aviall, die ook een vestiging heeft in Nederland.



In de cockpit van de Blackshape BK160 Gabriél zitten instructeur en leerling achter elkaar.

Multi-crew Pilot Licence

De Piloten voor Transavia worden opgeleid voor de Multi-crew Pilot Licence (MPL). Daarmee is Transavia de eerste Nederlandse airline die van dit type pilotenopleiding gebruik gaat maken. De MPL-opleiding heeft voor studenten grote voordelen. Ze worden al tijdens hun vliegopleiding door Transavia aangenomen en hoeven zelf maar voor een deel van hun opleiding te betalen. De MPL-opleiding is uiterst doelgericht omdat men vanaf het begin precies weet wanneer, bij welke airline en op welk vliegtuigtype de studenten gaan vliegen, en zodra ze met hun opleiding klaar zijn, kunnen de studenten onmiddellijk bij Transavia aan het werk, zonder eerst te hoeven solliciteren. Daarbij kan Transavia vooraf exact bepalen op welk moment men welk aantal nieuwe piloten wil laten instromen. Aan de nieuwe vliegopleiding voor Transavia wordt, naast de vliegschool Zelf Vliegen voor de praktijkopleiding, ook deelgenomen door andere Nederlandse opleidingsorganisaties. Dit zijn EPST in Utrecht, FSC Aviation Training op Schiphol en Orbit in Arnhem.





Vliegschool Zelf Vliegen

De studenten die de nieuwe MPL-opleiding bij Zelf Vliegen op Lelystad Airport gaan volgen, zullen bij Zelf Vliegen hun praktijk-opleiding krijgen. Naast de twee Blackshape Gabriëls, die in april of mei 2019 op Lelystad Airport worden verwacht, heeft Zelf

De AERO AT-3R-100, ideaal voor de eerste vleugelslagen, is ook beschikbaar voor PPL- en LAPL-opleidingen.

de zgn. 'Upset Prevention and Recovery Training'. Tevens neemt Zelf Vliegen deel aan Air Combat Europe, dat voor speciale trainingsdoelstellingen beschikt over enkele Blackshape BS-100 Primes. Naast deze inzet bij de MPL-opleiding voor Transavia, zal Zelf Vliegen op deze vliegtuigen ook PPL-, LAPL- en RPL-MLA-opleidingen blijven verzorgen, en beschikbaar zijn voor het behalen van SEP- MEP-, IR-, EIR- en Aerobatic-klassenbevoegdheden. Meer informatie over Zelf Vliegen



De moderne Tecnam P2006T PH-TWN is beschikbaar voor de MPL-opleiding van Transavia-piloten en voor uw Multi Engine Piston klassebevoegdheden (foto: Ben Ullings).

Vliegen hiervoor ook diverse andere vliegtuigen beschikbaar, waaronder drie tweepersoons Aero AT-3's, drie vierpersoons Cessna 172R's, een tweemotorige Tecnam P2006T voor de opleiding op meermotorige vliegtuigen en een Fuji FA-200 voor

is te vinden op www.zelfvliegen.nl. Ook geïnteresseerd in vliegen voor Transavia? Kijk dan op <https://jobs.transavia.com/nl-NL/mpl-opleiding>.

Peter F.A. van de Noort

Bij Air Combat Europe, waarin Zelf Vliegen participeert, kunt u in Blackshape BS100 Primes bijzondere vlieglessen meemaken.



Luchtvaartagenda 2019

Februari

29 Hoofddorp - Amsterdam Aviation Collectors Fair. Van der Valk Hotel A-4. www.aviationfair.com

April

6 Vliegveld Midden Zeeland - Oosterschelde Kreeft Fly-in. Inschrijven via: www.vliegveldzeeland.nl.
10-13 Friedrichshafen Airport - Aero 2019. www.aero-expo.com.
10-15 Lakeland, Florida (USA) - Sun'n Fun Fly-in. www.flysnf.org.
26- ? Nieuw-Vennep - Ned. Transport Museum. 100 Jaar KLM in illustraties van Thijs Postma. www.nederlandstransportmuseum.nl.
27-28 Lelystad-Airport - Vliegweekend Foxtrof voor de jeugd. www.vlieggkamp-lelystad.nl.

Mei

4-5 Lelystad-Airport. Vliegweekend Golf voor de jeugd. www.vlieggkamp-lelystad.nl.
21-23 Genève Int. Airport (Zwit.) - European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE). www.ebace.aero/2019.
25 Texel Airport - Fly-in Cinema (Iron Eagle). www.texelairport.nl.



30 Hoogeveen Airport - Wings and Wheels. www.wingsenwheels.nl.

Juni

1-2 Antwerpen International Airport - Antwerp Stampe Fly-In. www.stampe.be.
1 Aalsmeerderbrug - CRASH Luchtoorlog & Verzetsmuseum '40-'45. Opening expositie/lezing 100 jaar Fokker. www.crash40-45.nl.
9 Cosford Airbase (UK) - RAF Cosford Airshow. www.cosfordairshow.co.uk.
9-10 Oostwold Airport - Oostwold Airshow 2019. www.oostwold-airshow.nl.
13-15 Wycombe Air Park (UK) - AeroExpo UK 2019. www.aeroexpo.co.uk.
14-15 Vliegbasis Volkel - Luchtmachtdagen 2019. www.defensie.nl/onderwerpen/luchtmachtdagen.
17-23 Le Bourget (Fr) - Paris Air Show. Publikesdagen: 21-23 juni. www.siae.fr.
21 Texel Airport - Sunset flying, tot 22.00 lt. www.texelairport.nl.
21 Vliegveld Stadskanaal - Sunset Flying 2019, Vliegclub Westerwolde. www.ehst.nl.
29 Breda International Airport - AOPA Fly-in 2019. www.aopa.nl.

Mail uw evenementen tijdig naar:
pvdnoort@msn.com.

Nader verklaard: ONWEER

Onweer is èèn van de meest gevaarlijke weersfenomenen voor de ballonvaart. Dit fenomeen komt elk seizoen voor, maar is het meest frequent in de zomerperiode, vanwege de sterke opwarming van de lucht in de onderste luchtlagen. Onweer gaat gepaard met elektrische ontladingen. Deze ontladingen zijn waarneembaar als een lichtflits - de bliksem - gevolgd door een rommelend geluid - de donder.

Uit de tijd die verstrijkt tussen bliksem en donder kan worden afgeleid of het onweer nabij is. Een simpele vuistregel stelt dat een onweer zich op een afstand van 1 km bevindt voor elke 3 seconden tussen de bliksem en de donder. Interessant om te weten is dat voor luchtvaartmeteorologen een onweer "op" de luchthaven wordt beschouwd (TS in METAR code) vanaf het moment dat de eerste donderslag wordt gehoord, ongeacht of er reeds bliksem en/ of neerslag werd of wordt waargenomen. Het onweer wordt als "beëindigd" beschouwd (RETS in de METAR code) vanaf het ogenblik dat er 10 minuten geen donderslag meer wordt gehoord.

Cumulonimbus

Een onweer gaat altijd gepaard met een Cumulonimbus, een convectieve wolk met een grote verticale uitbreiding, meestal gekenmerkt door de typische "bloemkool" vorm en de bovenzijde in de vorm van een vederbos of aambeeld. In de koudere seizoenen (herfst en winter) zijn de toppen van deze cumulonimbi meestal beperkt tot een 8 à 9-tal km (25000-30000 voet) maar in de zomer zijn toppen tot 11-12km (35000-40000 voet) geen uitzondering. Hoe hoger de toppen van de cumulonimbi hoe heviger de neerslag en hoe groter de kans op bijkomende gevaarlijke fenomenen zoals hagel en hevige rukwinden.

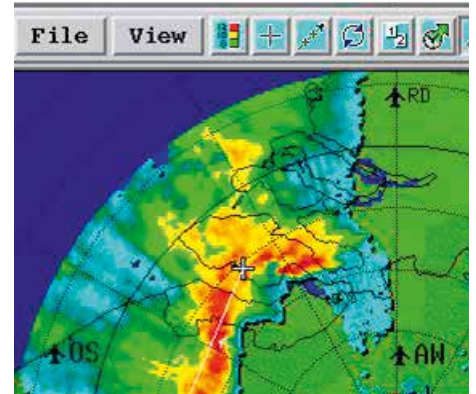
Soorten onweer

Wij onderscheiden 2 types van onweders, namelijk de convectieve of luchtmassaonweders en de dynamische onweders.

Convectieve onweders ontstaan door het opwarmen van (relatief) koude lucht zowel in de onderste als in de hogere luchtlagen. Hierdoor ontstaan sterke stijgstromingen wat op zijn beurt leidt tot de vorming van

grote cumulonimbi. Dit type van onweders is een typisch verschijnsel in koele marietiem polaire lucht in een west- noordwestelijke luchtcirculatie aan de achterzijde van een kou front. Deze onweders doen zich bijna altijd voor als "single cells", geïsoleerde cellen die goed zichtbaar zijn, zowel in de lucht vanuit een luchtballon als vanop de grond. Zulke cellen bestrijken meestal slechts een kleine oppervlakte (doorsnede van enkele km) en hun doortocht is van korte duur (enkele minuten tot max 30-45 minuten). Omdat ze in de zomerperiode vrijwel uitsluitend ontstaan door zonnearmte komen ze het gemakkelijkst voor boven land en dit vooral in de namiddagperiode en sterven ze meestal vrij vlug uit in de avonduren.

Dynamische onweders ontstaan net voor of in de buurt van een kou front waarbij de cumulonimbi ontstaan door de sterke optilling van de warme (subtropische) lucht voor het front door de aankomende koude(re) lucht achter het front. Dit type heeft dus geen opwarming nodig en kan dus bijgevolg voorkomen zowel overdag als 's nachts! Meestal zijn deze onweders vrij georganiseerd in de vorm van een cluster of als een buienlijn. Een cluster kan een grote geografische oppervlakte bedekken (enkele honderden vierkante kilometers) en is meestal traagbewegend, waardoor de doortocht enkele uren kan duren en er vaak grote hoeveelheden neerslag valt. In de buurt van de cumulonimbuscellen kan het plaatselijk hevig regenen en vaak is ook hagel aanwezig. Omdat deze cellen meestal verborgen zitten in de dikke wolkenmassa en enkel "zichtbaar" zijn op een weerradar, is zulk een cluster een zeer gevaarlijk fenomeen voor de luchtvaart en kan de ballonvaart voor langere tijd ernstig verstoord worden. Deze verborgen cellen worden in



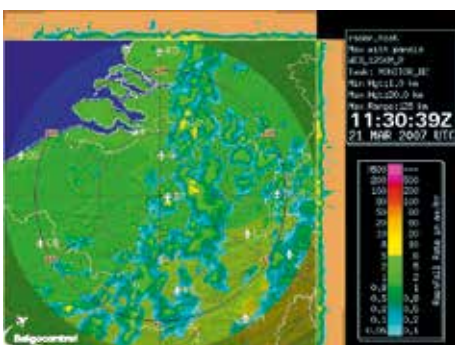
Voorbeeld van "squall line" op een radarbeeld

meteorologische berichten en bulletins aangeduid met de term "embedded", afgekort EMBD.

Thermische vore

De meest gevaarlijke vorm van een dynamisch onweer is het onweer dat ontstaat in de buurt van een thermisch lage drukgebied, een lage drukgebied dat gevormd wordt boven land door zeer sterke stijgstromingen (convectie) ten gevolge van zeer hoge temperaturen. In Nederland en België ontstaan deze lage drukkernen dikwijls bij een zwakke zuid- zuidoostelijke luchtcirculatie tussen een langzaam wegtrekkend hoge drukgebied boven Centraal-Europa en een langzaam naderend kou front vanuit het west- zuidwesten.

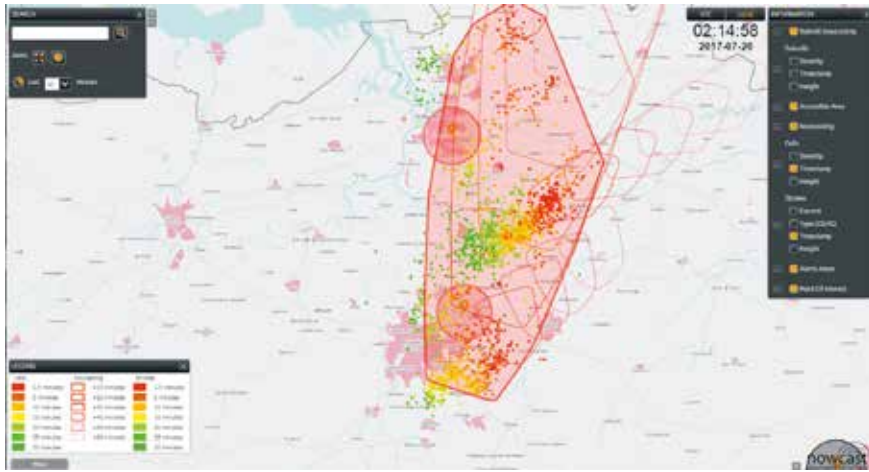
In de aangevoerde subtropische lucht ontstaan dan enorme cumulonimbi met hevige onweersbuien tot gevolg. Een typisch fenomeen hierbij is dat de cumulonimbi vaak voorkomen op een lijn met weinig of geen tussenruimte tussen de individuele cellen. Deze lijn komt overeen met een vore (uitloper van lage druk) in het isobarenpatroon en noemt men een thermische vore ('thermal trough' in het Engels). Op een weerkaart wordt een thermische vore aangeduid door een internationaal afgesproken symbool, zijnde een rode visgraat. Eén van de typische kenmerken is dat deze muur van cumulonimbi vaak wordt voorafgegaan door hevige windstoten die meerdere minuten aanhouden om daarna weer af te zwakken. Deze hevige windstoten noemt men met een Engelse term "squalls" en in meteorologische bulletins en/ of berichten wordt dit fenomeen dan ook aangeduid als een "squall line", afgekort SQL. Een squall line is meestal niet erg breed (50-100km)



Voorbeeld van een "single cell" onweer op een radarbeeld (rode intensiteit = hagel)



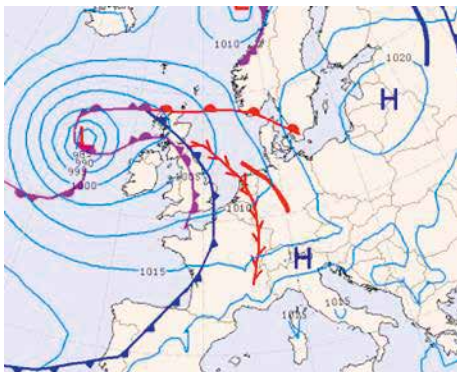
Voorbeeld van verscholen onweerscellen (embedded) op een radarbeeld



Voorbeeld van een bliksemdetectiesysteem (rode polygoon is voorspelde positie van de bliksems in stappen van 5 minuten)



Voorbeeld van onweerscellen op een wolkenfoto



maar kan wel enkele honderden km lang zijn en zijn doortocht wordt meestal gekenmerkt door hevige regen en vaak ook hagel.

Onweer voorspellen

Het voorspellen van onweders wordt gedaan met behulp van computermodellen en verschillende voorspellingstechnieken, waarbij vooral naar bepaalde onstabiliteits-indexen en (voorspelde) hoogtediagrammen

Voorbeeld van thermische vore symbool op een weerkaart

gekeken wordt. Om de intensiteit en de locatie en/of verplaatsing van onweerscellen te bepalen wordt door de weerdiensten gebruik gemaakt van satelliet- en/of radar-beelden en van bliksemdetectiesystemen zoals LINET en SAFIR. Op internet zijn er websites beschikbaar - zoals bijvoorbeeld www.lightningmaps.org - waar men (gratis) in "real time" onweders kan opsporen en volgen.

Tekst en beeld:
Dany Mariën

Nieuw zweefvliegveld van ZCNK in kop van Noord Holland

Zoals u wellicht weet vliegt ZCNK (voormalig Zweefvliegclub Den Helder) vanaf het najaar 2018 vanaf een nieuwe locatie. Ze hebben daar vanaf 22 September tot eind oktober gevlogen. In die periode zijn er twee bijna-botsingen geweest tussen een zweefvliegtuig van ZCNK en een motorvliegtuig. Er is wel een NOTAM geweest, echter die is niet meer van kracht. Om in het nieuwe zweefvliegseizoen het risico op

bijna-botsingen te voorkomen lijkt het nuttig om voor de duur van dit seizoen, dat loopt van 1 maart tot 21 oktober een extra NOTAM uit te geven. Op deze NOTAM zou dan een waarschuwing kunnen staan inzake de activiteiten met daaraan gekoppeld een advies voor motorvliegers om een route te kiezen die kan voorkomen dat het nieuwe zweefvliegveld wordt overvlogen dan wel dicht wordt genaderd.

Kijkende naar de plaats waar het nieuwe zweefvliegveld is gesitueerd is het vrij logisch dat er conflicten kunnen ontstaan in dat gebied. De VFR-sector naar Texel begint bij Den Oever en het verkeersaanbod, met name in de zomer, is groot. Een trechtereffect waarbij zweefers en Texel-verkeer elkaar zeker tegenkomen.

Het blijft natuurlijk "see-and-avoid" of "detect-and-avoid" onder VFR dus goed uitkijken is hier dus aan de orde. De CTR De Kooij is erg groot. Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn dat de zweefvliegclub tracht een afspraak te maken met De Kooij om een deel van de CTR "in delegatie" te krijgen als de club actief is. Op Schinveld

is de ELZC actief en na overleg kunnen ze bepaalde gebieden in de EHBK CTR krijgen voor zweefvliegactiviteiten. Het gaat hier dan om een SRZ (Special Rules Zone). Het zou een mogelijke oplossing zijn. Op het kaartje is aangegeven hoe het er dan uit zou kunnen zien.

Op het moment dat de zweefvliegclub hoger dan 3000AMSL vliegt is het al mogelijk om boven de EHKD-CTR te vliegen. Het wegblijven uit de buurt van Den Oever door de zweefers zou erg prettig zijn voor het gemotoriseerd verkeer en de veiligheid ten goede komen. Zweefers zijn erg slecht te zien wegens de kleine frontale oppervlakte. Het blijft dus opletten geblazen voor het gemotoriseerde verkeer van en naar Texel.

Op termijn zou de oplossing zijn als iedereen uitgerust is met ADS-B transponders gekoppeld aan een display systeem (zoals Easy VFR of SkyDemon). Dan zou iedereen voor elkaar zichtbaar zijn, maar dit is nog toekomst muziek en blijft het voorlopig goed opletten!



Snel groeiend AMN haalt nieuwe klanten binnen

Het vliegtuigonderhoudsbedrijf Aircraft Maintenance Netherlands (AMN) op Teuge heeft opnieuw een paar grote klanten binnengehaald. De vliegschool Zelf Vliegen op Lelystad Airport brengt het onderhoud van het grootste deel van zijn uit 15 vliegtuigen bestaande vloot onder bij AMN. In oktober deed ook Sky Service Netherlands op Teuge dit al.

Angelique Buitenhuis: Blij

De vliegschool Zelf Vliegen verzorgt vliegopleidingen en verhuurt vliegtuigen. Daarnaast is Zelf Vliegen betrokken bij Air Combat Europe (ACE) en werd vorige maand bekend dat de vliegschool de nieuwe praktijkopleiding voor Transavia gaat verzorgen. Accountable manager en bedrijfsleider van Zelf Vliegen Angelique Buitenhuis is blij met het nieuwe contract: "Wij zijn enthousiast over de nieuwe samenwerking met zo'n kwalitatief hoogwaardig onderhoudsbedrijf als AMN; wij hebben een vliegschool en onze corebusiness is vliegen en lesgeven. Het onderhoud van onze vliegtuigen laten we daarom graag over aan een specialist als AMN". De vloot van Zelf Vliegen bestaat momenteel uit 15 vliegtuigen. Met uitzondering van vijf MLA's - vooral Blackshape BS-100 Primes - zullen deze voortaan worden onderhouden door AMN. Het gaat hierbij om drie vierpersoons Cessna 172's, drie Aero AT-3-tweezitters, een tweemotorige Tecnam P2006T, een Fuji FA-200-180 Aero Subaru voor aerobatic-training en binnenkort twee gloednieuwe Blackshape Bk160 Gabriëls voor de opleiding voor Transavia.

Daniel van Vliet: Opgetogen

Enkele weken eerder had ook Sky Service Netherlands (SSN) al besloten het onderhoud van zijn gehele vloot onder te brengen bij Aircraft Maintenance Netherlands. Sky Service Netherlands vliegt met een vloot van vier Cessna's en was in 2009 het eerste bedrijf in ons land dat een Europese erkenning, een Air Operator Certificate (AOC), ontving. Ook directeur-eigenaar Daniel van Vliet van SSN is opgetogen over zijn nieuwe onderhoudscontract: "AMN levert een goede kwaliteit onderhoud en is 24/7 en overall in het land beschikbaar en bereikbaar; ook in de weekenden wanneer wij opdrukke hebben met vliegen. Daarbij



maakt de nieuwe samenwerking met AMN ons toekomstbestendig en kunnen we doorgroeien".

Nieuwe grote klanten voor AMN: de vliegschool Zelf Vliegen op Lelystad Airport....

AMN: snelle groei

Vliegtuigonderhoudsbedrijf Aircraft Maintenance Netherlands (AMN) is gevestigd op vliegveld Teuge en heeft een dependance op Lelystad-Airport. AMN heeft de laatste jaren te maken met een snelle groei en baarde in december nog opzien door als

eerste bedrijf in Nederland een parachute in een gecertificeerd vliegtuig te monteren. Een Amerikaans-geregistreerde Cessna 182T kreeg op Teuge een BRS 'Whole Aircraft Rescue Parachute System' (WARPS) waarmee de piloot zijn gehele vliegtuig bij

... en Sky Service Nederland op Teuge.





AMN is breed georiënteerd als het gaat om vliegtuigonderhoud, en is een van de grootste onderhoudsbedrijven voor de Cessna 208 Caravan in Europa.

calamiteiten aan een parachute een 'noodlanding' kan laten maken.

Directeur Theo Arends ziet hoe zijn beleidsvoornemens succesvol uitpakken: "Wij zijn blij

dat onze klanten, zoals Rotor & Wings en de Vliegclub Teuge, zien dat we ons werk doen met liefde voor de luchtvaart en we merken dat dit wordt gewaardeerd. AMN is een van de grootste onderhoudsbedrijven in de Nederlandse General Aviation. We zijn bekend om onze 24/7 inzet voor onze klanten, overal in Nederland maar ook elders in Europa". Theo Arends vervolgt: "Ook in Afrika hebben we veel klanten en AMN is een van de groot-

AMN installeerde een BRS 'Whole Aircraft Rescue Parachute System' in een Cessna 182.



ste onderhoudsbedrijven voor bijvoorbeeld de Cessna 208 Caravan in Europa. In verband met de toekomstplannen van Lelystad Airport zijn we op zoek naar uitbreidingsmogelijkheden op de groeiende luchthaven

in Flevoland. We zijn daarom blij dat we de gerenommeerde vliegschool Zelf Vliegen als nieuwe klant hebben kunnen binnenhalen".

Peter F.A. van de Noort

AMN
AIRCRAFT MAINTENANCE NETHERLANDS
De Zanden 105 B | +31 (0) 55 323 21 74 | info@amnetherlands.nl
7395 PG Teuge | EASA NL 145.1310 | www.amnetherlands.nl

Uw all-round onderhoudsbedrijf

Onderhoud volgens EASA of nationale eisen > Part 145 en Part M approved > Pitot static & avionics tests > AOG-services 24/7 overal in Europa > Technische administratie en ARC-inspecties > Structural damage repair > Avionics levering, inbouw, onderhoud en modificaties > 8,33 kHz > Ook buitenlandse vliegtuigen en N-registraties > Officieel dealer Garmin, Aspen, Trig, e.a.



AMN heeft vestigingen op Teuge en Lelystad.

Bel of mail voor meer info:
Aircraft Maintenance Netherlands
De Zanden 105 B
7395 PG Teuge (NL)
T: +31 (0)55 - 323 21 74
info@amnetherlands.nl
www.amnetherlands.nl





Complacency...

Definitie Complacency:

*"An often unjustified feeling of being pleased with oneself, one's situation or achievement."
"A feeling of uncritical satisfaction."*

In het Nederlands: zelfvoldoening, zelf-gevoelzaamheid (...), arrogantie, eigenwaan, inbeelding en zelfingenomenheid. Zware woorden, die je bijna al bij het uitspreken ervan doen struikelen.

Met trots noteerde ik de eerste 1.000 uur in mijn logboek. Ik was met 581 uur vliegervaring in Colombia gearriveerd en na 10 maanden vliegen, inclusief check-out op hele kleine stripjes waarvan de kortste 220 meter was, zat ik op dit, voor een rookie, legendarische aantal uren. Ik had totaal 1888 vluchten gemaakt en in mijn Cessna Stol 180 hadden 5058 passagiers gezeten met hun bagage.

Het was allemaal veilig gebeurd, maar wel met de nodige scares, waarvan ik er een aantal in mijn boek 'Draagkracht'* heb beschreven. Maar 1.000 uur! Dan voel je je heel wat, nou ja, ik in ieder geval wel. Af en toe, na een drukke vliegday, vloog ik leeg naar onze thuisbasis Tierra Grata, meestal 27 minuten vanuit de centrale hub San Pedro de Urabá. Ik begon op die sporadische lege vluchten wat 'te oefenen'.

Niks mis mee toch, dat oefenen...?

Eenmaal na de laatste heuvels had ik nog zo'n 9 minuten vlak land, heel uitnodigend vlak land! Veel weilanden, boomgroepen en grote kuddes met koeien bij de kronkelende rivier de Sinú. Vrijwel geen boerderijen en mensen in de buurt. Aah, dit was mijn kans. Die rivier was erg bochtig. Soms wel met meer dan 90 graden uit de flank!

Je begrijpt 'm al! Leeg en laag begon ik die mooie brede stroom met bergwater een keer te volgen. Lékker láág. Tussen de bomen. Op het randje van je stoel en zeer alert natuurlijk. Dát was pas vlíegen. Nu kwam het er op aan.

Wat een kick krijg je daar van! Ook vloog

ik dan een stuk over vlakke weilanden, afgewisseld met rijen bomen en natuurlijk al die koeienruggen waar je met een paar voet ruimte over heen knalde. Adrenaline! Excitement. Wow. Heel precies, over de bomen, dan weer naar omlaag om op grasspriet hoogte de koeienruggen te ontwijken!

Ik zei het natuurlijk tegen niemand, maar ik wist dat mijn collega, vooral op zaterdagmiddag, ook wel eens een kort laag vluchtje maakte om te kijken waar groepen eenden zaten, want dan ging hij 's zondagsochtends vroeg met de Landrover naar die plek op eendenjacht, om met zijn jachtgeweer hun doodvonnis te tekenen.

Ik vond mezelf een hele Piet, dat ik dat kon en dat dat laagvliegen zo goed ging! Een jaar later was ik bij een MAF veiligheids-trainingsweek voor instructeurs. We vlogen daar vanuit de rechterstoel en leerden dingen die studenten kunnen uithalen, bijvoorbeeld bij een check-out. Onverwachte dingen, waarbij je moest leren in te grijpen en de besturing over te nemen. Speciale gast die week was Barry Schiff, toen al een ervaren piloot, schrijver en flight-safety specialist. Hij heeft er nu 28.000 uur op zitten. Vooraan in de hangaar op een platformpje van oliedrums begon hij zó: "De gevaarlijkste piloten zijn diegenen die er zo'n 1.000 uur op hebben zitten, want die denken dat ze nu alles aan kunnen!".

Aan een lichte prikkeling in mijn haarwortels te voelen, wist ik: dit gaat over mij! Toen noemde hij een lijst symptomen op en... ja hoor, mijn 'laagvlieg-stunten' stond er ook tussen!

Ik heb toen een besluit genomen: dit ga ik niet meer doen, stoppen ermee. Geen stoerdoenerij, maar professionaliteit. Dat was Dr. Barry's opdracht: "Ga professioneel vliegen, 2.000 ft is 2.000 ft en geen 1.900. Nail je snelheid, wees captain, ook al is je vliegtuig lichter dan 4 bars op je schouder. Land waar JIJ het wil".

Tijdens dat seminar klonk dat woord 'complacency' regelmatig. Mr. Schiff noemde die term vaak samen met andere woorden als: bighead, pridefulness, self-consumption en self-admiration.

Beter om déze woorden en dát begrip te schrappen uit je emotionele logboek. Dáár beginnen vaak de crashes en andere mishaps. De aanvang van een ongeluk is vaak begonnen, ergens diep in de wortels van trots en al die begrippen van een paar regels hierboven! Als een gewone piloot zich moet bewijzen door alle stunts die hij of zij kan uithalen dan... berg je maar.

Dat is een ongeluk in de wachtkamer (an accident waiting to happen).

Een ander voorval vond plaats op het vliegveld Lydd in de UK. Ik had net, voordat ik naar de US vertrok voor verdere bush-training, nog even snel leren vliegen op de C-180 van de Britse MAF. Na 10 uur vlieg instructie, verdeeld over vier dagen, inclusief wat maintenance, had ik heel wat landingen op korte stripjes in Kent gemaakt. Ik had 'm door, die taildragger 180... dacht ik. Maar toen ik, ter afsluiting van de training, mijn eerste crosswind landing op een tarmac runway maakte, liep het bijna uit de hand en moest mijn instructeur Ernie Addicott toch mooi ingrijpen. Hij was er zelf ook verbaasd over! Never a dull moment! Dus je denkt dat... en dan dit!

Ik had in Colombia tijdens een korte vakantie met vrouw en kinderen, de Cessna 180 meegenomen van Montería naar Cartagena, een vlucht van een uurtje. Van groundcontrol in Cartagena mocht ik mijn toestel wel in een hoek van het platform zetten. Ik had drie wheelchocks meegenomen. Ach, tie-downs, tja die waren er niet, maar het zou wel gaan toch. Het was tenslotte maar voor drie dagen. Ik zette ook de remmen niet vast, want in de tropen en in de hete zon is dat niet echt gunstig voor de leidingen en eventuele lekkage.

Toen wij terugkwamen van onze korte strandvakantie en ik wilde pre-flighten, zocht ik vergeefs naar onze kist! Hé, wat was dat nou? Weg! Gestolen, schiet er door je heen!

Ik liet mijn verbouwde gezin achter en haastte me naar ATC: "Ach, capitán, we moesten uw toestel verplaatsen, want tijdens de harde zeewind vannacht, stond-ie pirouettes te draaien op het platform!".

Nee zeg, dat kan niet waar zijn! Maar inderdaad, ze hadden hem keurig achter een gebouwtje in de luwte gezet. De wielen waren door de harde wind over de chocks gesprongen (...), zo stond-ie te deinen!

Daarna begon onze staartwielkist als een windvaan rond te draaien. Gelukkig was er geen shade, maar ik had de 'tie-down situatie' veel serieuzer moeten nemen en geen genoeg moeten nemen met een parking plek zonder tie-downs.

Soms denk je dat je je toestel kent! Dat dacht ik ook van de prachtige Cessna Turbo 206 (intercooled). Ik had mijn collega's uitgebreid gesproken over deze kist en het Owners Manual 'enigszins door gelezen'. Ken je dat: de hoofdpunten dan, voor de rest gesneden koek toch!

Interessant was om te zien hoe onze groundcrew aan het emmeren was als de 206 vol met vracht zat. Dan wurmden ze hun rechterarm door het rechterraam (daar zit geen deur aan die kant) en reikten zo ver mogelijk naar achteren om de achterdeur handle vast te zetten. Als die los zou schieten had je vanaf dat moment geen flaps (daar zit achter die deur een switch om te voorkomen dat de flaps de deur zouden beschadigen). Sommige piloten en mensen van de groundcrew waren niet gezegend met zulke lange armen en moesten dan hulp vragen aan eenje die die wel had!

Zo werd al jarenlang gewerkt en iedereen accepteerde dat...

Totdat het ging regenen! Ik nam eens de tijd om het Owner's Manual helemaal door te nemen en dan speciaal de pagina's die ik voor lief had genomen.

En daar stond het! Zwart op wit! In de achterdeurhandle aan de buitenkant zit een speciaal mechanisme met een latch, die je uit kunt trekken en dan kun je de deur keurig afsluiten ... van buiten!

Je had de gezichten moeten zien van mijn collega's en van de hangaarmensen! Alsof ik iets nieuws had uitgevonden. Nou ja, het bestond al jaren, maar we wisten het niet! Dus niks voor lief nemen en gewoon doorlezen die handel en blijven kijken en leren. In een oud boek las ik een zin: "Vertrouw niet op wat je denkt te weten".

Over 'pre-flighten' heb ik een heel hoofdstuk in mijn boek geschreven, maar je blijft dingen zien, die je echt aan het denken zetten. Zo gebeurde het onlangs dat ik in Teuge was en een nieuwe MATC (Mission Aviation Training Centre) vliegschool student, tijdens het tanken, iets vertelde over tankdoppen enz. Ook daar is veel over te zeggen.

Toen ik even later met een MAF instructeur de active runway op taxiede, zagen we het ineens! Wat ligt daar nou? We reden een beetje naar voren en 100 meter van de threshold lag een tankdop midden op de startbaan! Het was er één van het model dieseltank. Je zult dat ding maar even raken met één van je wielen! We riepen meteen naar de havendienst en die heeft de dop gelijk weggehaald. Tevens werd er gezocht welke dieseltank er net was vertrokken, want die zou binnen de kortste keren een leeggezogen tank ervaren! Ook weer zo'n voorbeeld van onoplettendheid bij het pre-flighten/tanken.

Maar het kan ook nog erger.... Zelfvoldoening. Denken dat jij het allemaal

wel goed weet, zo kun je langzaam in een soort fuik terecht komen. Dit gebeurde met mij in Colombia!

We konden onmogelijk al onze passagiers, vaak 60 – 70 per dag, gaan wegen. Daar was gewoon de tijd niet voor, plus ik zag me al met een weegschaal in de modder, die mensen proberen te wegen: belachelijk... dat kon gewoon niet! Wat dan?

Wij maakten er een gewoonte van om dan maar ieders gewicht te schatten: zo van 5 passagiers, allemaal gemiddeld 60 kilo = 300 kg. Tasjes en koffertjes schatten we in met onze 'bionische' armen. Maar na een tijdje merkten mijn collega-piloot en ik dat de take-offs wel wat langer gingen duren en dat er meer close-calls kwamen.

We besloten om dan toch maar onze ingebeeldde en inwendig goedgekeurde (door onszelf) inschattingvermogen eens op de proef te stellen.

Dát hebben we geweten.

Eenmaal per week besloten we elkaars lading 's ochtend eerst in te schatten om daarna iedere passagier en elke stuk bagage te wegen en dan te vergelijken hoever onze schatting afweek van de realiteit. De eerste keer dat we dit deden schrokken we! Het verschil was... nou té hoog, hoeveel te hoog weet ik niet precies meer, maar het liet de urgentie zien van het regelmatig ijken van je inschattingvermogen. Hoe meer we dit deden hoe beter het werd. We zaten er na een tijdje maar bar weinig naast!

"Ach, het is maar een kleine groene streep, niks aan de hand toch!"

De piloot van een Cessna 172, die rondvluchten deed, ergens in Nederland, moest een beetje glimlachen om mijn opmerking over brandstof-lucht en de groene avgas vlek onder zijn rechtervleugel en flap, achter de tankdrain. Toen ik hem een week of zes later weer tegenkwam, die Cessna dan, met dit keer een andere vlieger, was het erger geworden. Je rook ook brandstof in en rondom de cabine. "Jongens, hoe kan dit?"

"Ja, we geven het door hoor!"
Er was klaarblijkelijk niets aan gedaan! Dat noem ik 'complacency'. Gewoon

laten zitten dat lek, het is maar weinig. Maar men beseft dan waarschijnlijk niet, dat in een kritische situatie, zoals noodlanding of brand in de motor o.i.d. dit lek de oorzaak kan zijn van een serieuze brand met letsel of erger.

Onder spanning kan dit potentiele lekje, dat al maanden aan het sijpelen is, open barsten en je weet de rest.

En dát door 'unjustified feeling of being pleased with oneself'.

Heel wat ongelukken hadden voorkomen kunnen worden als men dat op tijd aanpakt en bijvoorbeeld niet vluchten lang met belangrijke kapotte snelheids- en/of hoogtemeter blijft vliegen! Of lekkende tanks of... vul maar in!

Onze instelling bij MAF is: niets toelaten en meteen aanpakken!

Ik heb aan den lijve ondervonden wat het is om langzaam in 'het moeras van eigenwaan' weg te zinken terwijl je tevreden bent met je vliegcapaciteiten omdat er gewoon niets fout gegaan is... tot nu toe. Maar door pure luiheid, gemakzucht met een vleugje arrogantie, kan het op een dag fout gaan. Gelukkig ben ik op zulke momenten op tijd 'wakker geworden' en heb mezelf bij de les geroepen! En die les is: beschouw iedere vlucht, hoe kort of lokaal ook, als een serieuze opdracht en voer die uit met precisie. En heb daar dan plezier in!

© Jan J. Zwart

www.maf.nl/draagkracht

13.071 vluchten
41.800 passagiers
40 avonturen

VERHALENBUNDEL MAF

DRAAGKRACHT
JAN ZWART

40 AVONTUREN VAN NEDERLANDS EERSTE MAF-PILOOT

All Clear
aanbieding:
€10,-

In 1978 vertrok Jan Zwart naar Colombia en Ecuador. Daar beleefde hij als bush-piloot veel avonturen die hij vertelt in veertig korte verhalen.
Bestel op www.maf.nl/draagkracht

MAF

+ flying for Life

Smirnoffs zesde zege

Iwan Smirnoff, in Nederland beroemd geworden als heldhaftige gezagvoerder bij de KLM, begon zijn carrière tijdens de Eerste Wereldoorlog als jachtvlieger bij de Russische luchtmacht. Tussen januari en november 1917 schoot hij minstens tien Duitse en Oostenrijk-Hongaarse vliegtuigen uit de lucht. Dat hadden er nog meer kunnen worden, maar eind 1917 moest hij halsoverkop Rusland ontvluchten om niet geëxecuteerd te worden door de bolsjewieken. Een chaotische burgeroorlog had zijn vaderland ontwricht.

In het Aviodrome in Lelystad wordt een album bewaard dat foto's bevat uit Smirnoffs Russische periode, maar vaak zonder bijschrift of uitleg. Aan de hand van een recent Russisch luchtvaartboek kon een aantal van deze foto's worden geïnterpreteerd. Dit is het verhaal van Smirnoffs zesde luchtoverwinning, geïllustreerd met foto's uit het Aviodrome en uit Rusland.



Deze foto komt uit het Smirnoff-album van het Aviodrome. Een tweedekker staat geparkeerd op een akker. Een stoet mensen, waaronder ruiters te paard, boerinnen en kinderen, is toegestroomd. Het vliegtuig is een Albatros C.X dat zojuist door Smirnoff is neergehaald. Het moest een noodlanding maken in de buurt van het Russische dorpje Balin, aan de grens met Oostenrijk-Hongarije. De datum is maandag 24 september 1917.



Ook deze foto komt uit het Aviodrome. Het is Iwan Smirnoff in een gloednieuwe SPAD VII. Met dit vliegtuig schoot Smirnoff, 22 jaar oud, de Albatros uit de lucht. De SPAD, fabrieksnummer S1546, was een week eerder aan hem toegewezen. Tijdens het luchtgevecht zag de Albatros kans een gat te schieten in de vleugel van deze SPAD. Het doodshoofd op het richtingsroer was het symbool van het 19e squadron, waarbij Smirnoff was ingedeeld. Aangevoerd door top-aas Alexander Kozakov werd dit squadron beschouwd als het beste van de Russische luchtmacht.



Nog een foto uit het Aviodrome. Het toont dezelfde Albatros C.X na de noodlanding, maar nu van dichtbij. De man links zonder hoofddekseel, achter de spandraden, is Smirnoff. De Albatros kon niet verder vliegen omdat de motor en de benzinetank waren geraakt door Smirnoffs kogels.



Deze foto komt uit Rusland. Het publiek is hier op afstand gezet. Deze foto zal dus ná de bovenstaande zijn gemaakt. De propellerdop lijkt ingedeukt wat suggereert dat de Albatros aanvankelijk op zijn neus heeft gestaan.



Deze foto komt uit het Aviodrome. Hij is op dezelfde plek gemaakt als de vorige, en ongetwijfeld door dezelfde fotograaf. De man zonder hoofddekseel, met zijn rug naar de camera gekeerd, is Smirnoff. Naast het vliegtuig liggen wat spullen op de grond, welke dat zijn wordt duidelijk op de volgende foto.



Deze foto komt uit Rusland. Smirnoff staat links, de piloot van de Albatros rechts. Op de grond liggen een fototoestel, twee magazijnen van een Parabellumgeweer, landkaarten, een kompas en een alarmpistool, de normale uitrusting van een Duits verkenningsvliegtuig dat vijandelijke posities in kaart moest brengen. De helm van de Duitser ligt op de vleugel, die van Smirnoff hangt aan de schuttersopstelling. Smirnoff heeft zijn vliegtuig nog aan, kennelijk had hij zijn SPAD vlakbij aan de grond gezet. De Duitse piloot was

onderofficier Hoth (voornaam niet bekend), de waarnemer-schutter heette Paul Meyer. Hij staat niet op de foto want hij was aan zijn hoofd geraakt en moest naar het ziekenhuis worden gebracht. Meyer overleed diezelfde week aan zijn verwondingen. Hoth en Meyer waren gestationeerd in Oostenrijk-Hongarije. Deze dubbelmonarchie had weliswaar haar eigen luchtmacht, maar werd militair gesteund door Duitsland.

Om te voorkomen dat de vijand na een noodlanding het vliegtuig buit kon maken was de Albatros uitgerust met explosieven (picrinezuur) die met een vertraging van vijf minuten tot ontbranding konden worden gebracht. Piloot Hoth deed dat niet omdat hij geen kans zag zijn gewonde collega op tijd uit het vliegtuig te krijgen en in veiligheid te brengen. De Russen kregen zodoende een vrijwel onbeschadigd vliegtuig in handen. De andere negen vliegtuigen die door Smirnov zijn neergehaald braken in stukken tijdens het luchtgevecht, vlogen in brand, of verongelukten bij de noodlanding.

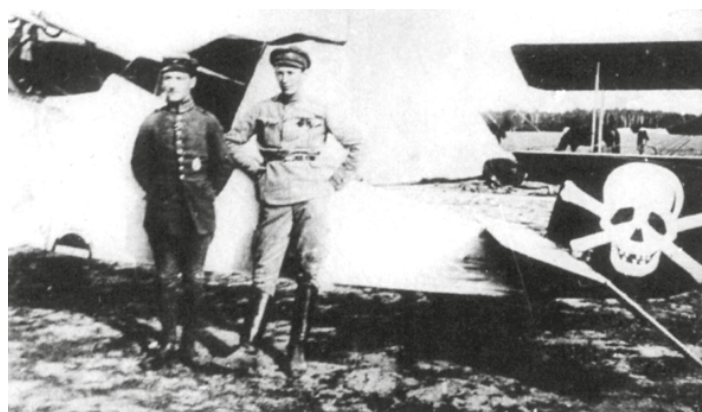


Deze foto komt uit het Aviodrome. Na te zijn verhoord mocht Hoth op verhaal komen op de thuisbasis van het 19e squadron, een mobiel vliegveld met hangars gemaakt van tentdoek. Vervolgens werd hij afgevoerd naar een gevangenkamp. In het midden staat Smirnov, naast hem Hoth. Helemaal rechts staat Kozakov (met snor), de commandant van het 19e squadron. Het vliegtuig is een

Nieuport XVII. De administratie van het 19e squadron is deels bewaard gebleven in Russische militaire archieven en bevat aantekeningen die Smirnov zelf heeft gemaakt.



Deze twee foto's komen uit Rusland. Nogmaals Smirnov en Hoth op het vliegveld van het 19e squadron. Op de foto rechts staat Smirnov er wat ongemakkelijk bij. De reden moet zijn dat hij nog last had van zijn rechtervoet, die het jaar daarvoor half verbrijzeld werd door een granaatscherf en op het nippertje niet geamputeerd hoefde te worden.



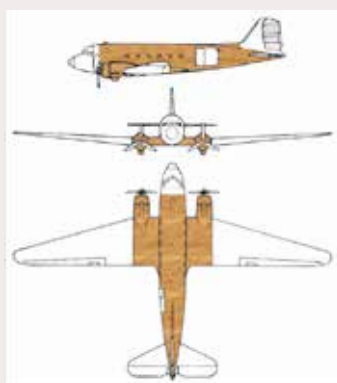
© René Demets (met dank aan Will Porrio en Viktor Koelikov).

Bronnen:

- Smirnov-album (Aviodrome, Lelystad)
- Bojevy Aviatsonnyye Groeppyy Pervoy Mirovoj Vojny (Luchtstrijdgroepen in de Eerste Wereldoorlog), Marat Chairولين en Viktor Koelikov, blz. 144-147, 202, 206 (2015)

Dakota van zand

In een tent op het strand van Katwijk aan Zee was eind vorig jaar een Dakota te bewonderen die grotendeels gemaakt was van zand. Het vliegtuig was door zandartiest Wilfred Stijger opgebouwd uit originele Dakota-onderdelen en maar liefst 165 ton zand. Het resultaat was bijzonder en



Bruin: zand.

Wit: originele onderdelen.



De linker motorgondel in aanbouw.



indrukwekkend. De originele onderdelen waren afkomstig uit diverse depots en collecties en bestonden uit neus, cockpit, propellers, staartvlakken, vleugels en deur. Het landingsgestel ontbrak. Het kunstwerk is inmiddels afgebroken en zal niet meer worden opgebouwd.

© René Demets (met dank aan Dirk de Jong)



Raampjes en klinknagelpatronen van zand. Net echt.

Horrorflight

We verplaatsen ons naar het oorlogstheater in de Pacific.

Op 8 december 1941 proberen de Japanners hun grondgebied uit te breiden en zwermen uit over de naburige eilanden en eilandjes. Na inname van Formosa (nu: Taiwan) en de Filipijnen is de Gordel van Smaragd aan de beurt. Ons Indië! De drie maanden durende strijd om onze kolonie kost het leven aan 115 vliegers en bijna alle toestellen van de militaire luchtvaart.



Dan wordt de danig gehavende, gevleugelde afdeling van het leger verplaatst naar het noordelijkste puntje van Australië. Vandaar uit zal worden geprobeerd om een vuist te maken tegen de Japanners. Uit de schamele overblijfselen van de gereduceerde luchtvloot wordt rond Kerst 1942 het 18e Squadron geboren. Een zware bevalling met slechts een handvol North American B-25 Mitchell tweemotorige bommenwerpers. Het NEI (Netherlands East Indies) Squadron opereert onder auspiciën van de RAAF, de Royal Australian Air Force, maar krijgt weinig aandacht. Dat verandert wanneer één van de vijf machines een Japanse duikboot tot zinken brengt. Daarna worden er meer materieel en manschappen aangevoerd. Het aantal toestellen wordt vermeerderd tot 18 stuks, het vliegend personeel bestaat uit Nederlanders en het grootste deel van het grondpersoneel wordt door

Aussies gevormd. Eén van de taken van het Squadron is het maken van z.g.n. reconnaissancevluchten, verkenningsvluchten die in de militaire wandelingen kortaf recco's worden genoemd. Eén van die vluchten is een 8 uur durende vlucht, die tot het eiland Soemba reikt en vanwege zijn lengte de codenaam 'Giraffe' draagt. Het doel is om vijandelijke schepen te signaleren om ze daarna te bombarderen en naar de kelder te jagen. Zo zal de Japanse logistiek en de oorlogsmachine worden ontwricht.

Op 8 oktober 1943 vertrekt de B-25C met registratie N5-136 van de vliegbasis Batchelor naar het nog noordelijker gelegen hulpveld Drysdale, waar de laatste brandstof wordt ingenomen. Om hierbij te assisteren vliegt als zesde man sergeant R. Hoogtij mee. Na te zijn 'opgetopt' en ruim drie uur later nadert de bommenwerper laag over het water de haven van Waingapoe op Soemba

om te zien of er vijandelijke schepen liggen, als er uit het niets vier Mitsubishi A6M Zero's opduiken. De eerste piloot, sergeant C. Visser, trekt de kist snel op en probeert het wolkendek te bereiken. Voor het zover is worden ze aan alle kanten belaagd door de Japanse vechtmachines. De luchtschutter sergeant L.J. Gerards bemant de bovenste geschutskoepel en weet de naast hen gekropen Zero de volle laag te geven. De kist draait op haar rug en duikt in zee.

Dan horen ze de stem van de 2e vlieger sergeant H.J. de Hoog door de intercom: "Zero, 12 o'clock high!" Waarnemer en navigator luitenant P.L. Zeydel, die in de neuskoepel zit, neemt de duikende Zero onder vuur, maar wordt zelf door de regen van mitrailleurkogels en 20mm granaten zwaar getroffen. Vanuit de bodemkoepel wordt de wegduikende Zero geraakt en spiraalt, een zwart rookspoor nalatend, naar beneden. Ook nummer 2 is er geweest. De twee andere wespen blijven hardnekkig de B-25 belagen, maar Gerards weet vanuit de bovenste koepel nummer 3 te raken, die rokend het gevecht staakt en afdruipt. Nummer 4 weet niet van ophouden en blijft de B-25 bestoken. Het hydraulische systeem raakt onklaar, er kan niet meer worden teruggeschoten. Tot overmaat van ramp vliegt de rechtermotor in brand. De telegrafist en luchtschutter sergeant Van Burg kan niet anders dan een laatste radiob bericht verzenden "S.O.S. attacked by Zero's, S.O.S. going down east of Soemba". Ze proberen nog hun pistolen leeg te schieten op de Zero, maar tevergeefs. Ze moeten 'ditchen', een noodlanding maken op het water. Met een harde klap komt de Mitchell met de brandende rechter motor op het woelige water. De eerste piloot slaat met zijn gezicht tegen het vizier en is op slag dood. De al zwaargewonde waarnemer in de neuskoepel wordt door het plexiglas heen geslagen en loopt snijwonden op. De copiloot kruipt uit het noodluik en de bemanning achterin



weet uit de stukgeschoten bovenste koepel te klauteren. Met vereende krachten weten ze de emergency dinghy te activeren, die gelukkig niet helemaal doorzeefd is met kogels. De opgevouwen rubberboot blaast zichzelf op via een kleine koolzuurcilinder, slechts één compartiment is lek, maar het reddingsvlot blijft drijven. Wanneer de vijf bemanningsleden elkaar aan boord hebben geholpen, zinkt de Mitchell met haar dode gezagvoerder naar de diepte.

Het loopt tegen de middag en hopelijk worden ze gered. De tropenzon brandt ongenadig op de onfortuinlijke bemanning. De waarnemer Zeydel is het zwaarst gewond, hij bloedt hevig uit zijn dijbeen.



De beruchte vraatzuchtige bewoners van de Timorzee hebben het bloedspoor al geroken en zwemmen rond de dinghy. Steeds meer haaievinnen zijn te zien. Net wanneer de zon ondergaat overlijdt de waarnemer en in onderling overleg wordt hij overboord gezet. In een mum van tijd storten de haaïen zich op hem. Er volgt een zwarte nacht zonder eten of drinken. Op het radiostation Darwin in Australië zijn slechts zwakke S.O.S. signalen



opgevangen. Eerst wanneer de N5-136 niet op haar basis terugkeert weet men zeker dat het de Mitchell van het 18e Squadron betreft. Met drie andere bommenwerpers wordt de volgende dag een zoekactie op touw gezet, maar de gele dinghy wordt niet gespot. Ondertussen vechten de mannen in de boot voor hun leven. Meermalen slaat het rubberen vlot om en moeten ze zich tot het uiterste inspannen om elkaar er weer in te hijsen. Dorst wordt de grootste plaaggeest. Na een verzengende dag gaat de tweede nacht in. Het wordt weer licht, maar ook deze dag wordt de kleine gele dinghy niet gevonden. Er valt

wat regen, net genoeg om de gezwollen en gebarsten lippen te bevochtigen, maar niet om de dorst te lessen.

Na de derde nacht op het woelige water van de Timorzee als de lucht roze kleurt, strijkt er een grote meeuw op de rand van de dinghy neer. Een voorbode van de naderende dood. Meeuwen weten instinctief dat hier straks de dood regeert en zullen beginnen met het uitpikken van de ogen. Sergeant De Hoog, de copiloot geeft hem onverhoeds een mep met een roeispaan. De vogel wordt van veren en huid ontdaan en de mannen eten het beest rauw op. Vanuit Batchelor is er wederom een recco uitgestuurd om de bemanning te vinden, maar helaas, het kleine gele bootje,

dobberend in de Timorzee, is als een speld in de spreekwoordelijke hooiberg. In de middag denken ze land te zien. Is het echt? Of een fata morgana? Een luchtspiegeling? Door een hoge golf opgetild zien ze tot hun blijdschap palmbomen. Land!! Ze zijn gered!! Sergeant Hoogtij raakt buiten zinnen en wil naar de kust zwemmen. De anderen proberen hem ervan te weerhouden, maar kunnen de krijgsende monteur niet vasthouden. Hij duikt het water in en al snel klieven de gevreesde rugvinnen door het water. Het is een ongelijke strijd. Nu zijn ze nog met hun

drieën. Het wordt alweer donker als ze de kust naderen. Met bovenmenselijke inspanning weten ze zich door de sterke branding heen te worstelen. Uitgeput vallen ze op het zand neer en in een diepe slaap. De volgende morgen worden ze gewekt door een vreemd geschreeuw. Als ze slaapdronken opstaan zien ze een Japanse schildwacht, die de telegrafist Gerards van 20 meter afstand onder vuur neemt. Hij valt terstond dood voorover. Ook de tweede vlieger De Hoog krijgt de volle laag en sterft. De laatste overlevende, sergeant Van Burg, rent zigzaggend het bos in, weg van het ijselijke tafereel. De Jap schiet nog driemaal, maar mist de voorvluchtige telegrafist. Wanneer Van Burg ontdekt dat de patroonhouder van de Japanner leeg is, komt hij met zijn handen omhoog achter een beschermende rots vandaan. De Jap rent met opgeheven bajonet naar hem toe, maar steekt hem niet dood. Hij laat Van Burg zich ontkleden en bindt hem naakt aan een boom vast. Dan komt er een Japanse officier te paard langs, waarschijnlijk gealarmeerd door de schoten in de vroege ochtend. Die beveelt de soldaat om de man los te maken en neemt hem mee ter ondervraging in een nabijgelegen veldkwartier. Van Soemba wordt hij naar Soerabaja vervoerd, alwaar de Kempei-Tai (Japanse Militaire Politie) hem wederom ondervraagt. Via Manilla en Formosa en talloze ondervragingen gaat het naar Japan, waar hij in Mantsjoerije in de kopermijnen te werk wordt gesteld. Ruim twee jaar later op 2 december 1945 wordt hij door een Amerikaans team bevrijd. Dankzij hem weten we wat er precies is gebeurd tijdens en na deze horrorvlucht met de N5-136 van het 18e 'vergeten' Squadron.



© Henk van Rooyen f.l.a.p.

Bron: 'Het vergeten Squadron' door Jhr. René Wittert van Hoogland

KEES AERO NAUTICAL SERVICES



PNR AVIATION HEADSET "FLIGHT TWO" € 145,00

Fliegermagazin: "Preis-/Leistungssieger"
met opbergtas en extra windcap
gold-plugged, niet goed geld terug
zwart, blauw of rood

www.aviationservices.eu
info@aviationservices.eu

de Sav. Lohmanstraat 16
3601 BZ Maarssen

HANDIGE LINKS

KNVvL

- Afdeling gemotoriseerd vliegen:

www.gemotoriseerd-vliegen.nl

- KNVvL hoofdsite: www.knvvl.nl

- Europe Air Sports:

www.europe-airports.fai.org

Vluchtvoorbereiding:

- Diverse links:

www.vluchtvoorbereiding.nl

- Weerbericht: www.luchtvaartmeteo.nl

(inloggen met KNVvL lidmaatschapsnummer en achternaam in HOOFL-LETTERS)

- Buienradar: www.buierenradar.nl

- AIP, AIC's: www.ais-netherlands.nl

- Vliegplannen en NOTAM's:

www.homebriefing.nl

- Duitse DFS VFR bulletin:

<http://dfs-vfrbulletin.de>

Luchtvaartautoriteiten en verkeersleidsingsorganisaties

- Inspectie Leefomgeving en Transport:

www.ilen.nl

- Luchtverkeersleiding Nederland:

www.ais-netherlands.nl

www.lvn.nl

- Agentschap Telecom:

www.agentschap-telecom.nl

- Europese luchtvaartautoriteit:

www.easa.europa.eu

- Duitse Luftfahrt-Bundesamt:

www.lba.de

- Duitse nationale luchtvaartautoriteit:

www.baf.bund.de

- Belgische nationale luchtvaart-

autoriteit: www.mobilit.fgov.be

- Belgische luchtverkeersleiding:

www.belgocontrol.be

Vliegveiligheid

- www.vliegalseenvogel.nl

- www.flightsafety.org

- www.dutchairtour.nl

- www.skybrary.aero

Light sport aircraft (LSA)

- FAA LSA pagina: http://www.faa.gov/aircraft/gen_av/light_sport

- EAA LSA: www.sportpilot.org

- Light aircraft association:

www.lightaircraftassociation.co.uk

Microlight aircraft

- European Microlight Federation:

www.emf.aero

- Belgische ULM federatie:

www.fed-ulm.be

- British MLA association:

www.bmaa.org

- Deutscher Aero Club, Luftsport-

gerateburo: www.daec.de/lsgb

- Deutsche Ultraleichtflugverband:

www.dulv.de

- Rotax SB's, SI's, SL's en andere

documentatie: www.rotax-owner.com

Kijk op www.gemotoriseerd-vliegen.nl/links

voor een nog uitgebreider overzicht van links



Betreft VFR-routes EHLE

Den Haag, 24 januari 2019

Beste gebruiker van Lelystad Airport,

Hierbij stuur ik u de uitnodiging van de LVNL d.d. 17 januari jl., betreffende een bijeenkomst over de nieuwe VFR-routes van/naar EHLE, welke bijeenkomst plaatsvindt op 4 februari aanstaande in het Aviodrome op Lelystad Airport. Wij gaan ervan uit dat u, als deelnemer aan het OOLL-overleg, deze uitnodiging ook hebt ontvangen.

In de mail staat het volgende vermeld: "Naar aanleiding van het consultatieproces van de IFR routes en bijbehorend luchtruimontwerp in 2017-2018 is op verzoek van de GA het ontwerp van de CTR in het definitieve ontwerp aangepast. Deze is aanzienlijk kleiner geworden, waardoor de VFR-routes korter zijn geworden. AOPA en KNVvL hebben hierbij expertise ingebracht. In bijgaande figuur is zichtbaar hoe het definitieve ontwerp eruitziet."

Om misverstanden te voorkomen over onze betrokkenheid, voelen wij ons genoodzaakt om deze aan u te verduidelijken.

Vertegenwoordigers van AOPA, KNVvL, Wings over Holland en Flevo Air hebben deelgenomen aan diverse 'safety assessment' sessies onder leiding van het bureau To70. Hierbij ging het om het conflict dat bestond en nog steeds bestaat tussen de windturbineplannen dichtbij de nieuwe VFR-routes en met name om de mogelijkheid om via BRAVO onder Special VFR condities¹ het veld te verlaten of om binnen te komen. Onze rol hierbij is voortdurend geweest het inbrengen van expertise op het gebied van (simpel geformuleerd) het vlieggedrag van GA-vliegers, onder verschillende zichtcondities, nabij windturbines. Daarbij zijn aspecten aan de orde geweest als obstakelklaring, zogturbulentie, ervaren en minder ervaren vliegers, situational awareness, manoeuvreren over/van/naar VFR-routes/holden op/nabij VFR-routes, bij slecht zicht in de nabijheid van windmolens etc.

Wij hebben aangegeven wat de eisen voor een aanvaardbare route zouden zijn, zoals duidelijke lijnkenmerken (dus Larserweg wel en Larserpad niet, zoals aanvankelijk werd voorgesteld), ruimte voor voorzorgs- en noodlandingen, bij voorkeur niet over bewoond gebied ter voorkoming van klachten wegens hinder etc.

In een latere fase is de ontwerp-CTR verkleind, zodat alleen de delen van de VFR-routes vanaf BRAVO en MIKE nog in de CTR liggen. Het 'aanvliegedeel' ligt buiten de CTR en is klasse G-luchtruim. Vanwege reeds bestaande hoge obstakels langs de MIKE route (633ft en 577 ft) is lager vliegen dan 1200 voet, vanwege de vereiste obstakelklaring, langs die route uitgesloten. Aan de GA is door de overheid beloofd dat S-VFR (lager vliegen dan 1000 voet) dan wel via de BRAVO route mogelijk zou worden gemaakt.

Via BRAVO is S-VFR inbound mogelijk op 700 ft, omdat de route rechts van de Larserweg blijft, waar geen molens zijn of komen en outbound op 900 ft, vanwege de huidige windmolens aldaar. Echter, kan dit uitsluitend als hiervoor de windmolenplannen langs de Kokkeltocht worden aangepast.

Vrijwel het hele afgelopen jaar is besteed aan meerdere safety assessment sessies omdat de belanghebbenden van de windmolenplannen en het Ministerie van Economische Zaken bleven aandringen op een zo beperkt mogelijke aanpassing van de windmolenplannen in de nabijheid van de BRAVO route. Om hieraan tegemoet te komen is door de LVNL de inbound route naar het zuidwesten opgeschoven en zou via de jachthaven moeten gaan lopen.

Zoals eerder gezegd, was onze rol die van het leveren van *expert judgement* wat betreft de vliegveiligheid in relatie tot de windmolenplannen. Het definitieve rapport van To70, gedateerd 18 december 2018, is op 18 januari jl. door de overheid vrijgegeven en treft u hierbij aan. Voorgaande rapporten zijn desgewenst ook beschikbaar.

Wij staan **niet** achter het ontwerp dat op 4 februari aan u wordt gepresenteerd. Het ontwerp-circuit en de in- en uitvoeg is nooit formeel als zodanig met ons besproken, omdat dit geen relatie had met de windmolens. Wel hebben wij gewezen op de mogelijke conflicten voor invoegend en uitvoegend verkeer. Overigens ontbreken nog de ATC procedures die de LVNL zal gaan hanteren en is het circuit voor de helikopters niet ingetekend. Verder is nog een belangrijk deel opengelaten en dat betreft de nadering bij BRAVO en de outbound bij BRAVO, welke zowel voor VFR als S-VFR zal worden gebruikt. Dit gebied ligt buiten de CTR en de ruimte is daar beperkt door huidige hoge windmolens en toekomstige windmolens aan de Kokkeltocht. Uiteraard is onze positie geweest dat er langs de Kokkeltocht überhaupt geen windmolens zouden moeten komen, maar dit heeft het niet gehaald. Wel is het voorstel nu om de molens langs de Kokkeltocht in aantal en hoogte te beperken. Dit alles kunt u lezen in bijgevoegd rapport van To70.

ILT moet over de molens aan de Kokkeltocht nog een besluit nemen, maar zal dit pas doen indien het totale routeplaatje en alle procedures en mitigerende maatregelen bekend en onderbouwd zijn.

Er is door de LVNL in de uitnodigingsmail aangegeven dat de route niet meer kan worden gewijzigd, dus naar onze verwachting zullen de mogelijke conflicten worden opgelost niet door aanpassingen van de routes, maar door het doseren van het verkeer, hetgeen zal leiden tot capaciteitsbeperkingen. Het is wat ons betreft aan de LVNL om u hierover inzicht te geven.

Hoe de risico's van alle mogelijke conflicten bij het in- en uitvliegen via BRAVO en de overige mogelijke conflicten bij YANKEE en X-RAY te mitigeren zijn, zal ook nog onderwerp van nadere discussies zijn. U wordt hiervoor kennelijk door de LVNL nog uitgenodigd in het voorjaar, aldus de mail van de LVNL.

Wij kunnen over de VFR-route als zodanig, inclusief de gedeeltes in G-klasse luchtruim, geen beslissingen nemen omdat dit uw directe dagelijkse operatie en dus bedrijfsbelangen raakt. Het is aan u om in het overleg op 4 februari dit op te brengen en een afweging te maken tussen capaciteit en veiligheid.

Wij maken ons ernstig zorgen over de ontwikkelingen op Lelystad Airport. Zoals u bekend is, is het aantal vliegbevegingen in 2018 uitgekomen op **103.355** bewegingen, een stijging van 23% t.o.v. 2017. Dit aantal moet worden teruggebracht naar **46.500** (volgens het gewijzigde (ontwerp-) Luchthavenbesluit), waarbij het de vraag zal zijn of de LVNL deze 46.500 überhaupt kan realiseren met deze VFR routes en verwachte procedures.

Met vriendelijke groet, mede namens KNVvL, Wings over Holland en Flevo Air,
Mark Rademaker, President | AOPA Netherlands

¹ SERA.5005 Special VFR: de wolkenbasis bevindt zich op minder dan 1500 voet, of het zicht op de grond bedraagt minder dan 5 kilometer.



INVITATION

Memorial Hans Gutmann Tourist Rally Flight 2019

Dear aeronautical friends,

After our 7th “Memorial Hans Gutmann Tourist Rally Flight” in July 2018 with 15 crews coming from Luxembourg, Germany, Poland, Israel, UK, Finland, Turkey, USA, Russia, Belgium, Estonia and Ukraine, our organizational team is planning the 8th edition of this international general aviation event.

This is why we get in touch with you, as we would like to motivate and invite all Aeronautical Federations of General Aviation, IAOPA chapters, aeroclubs and all flying friends to either participate (even partly) or help us with national and local advises on our expected route for this big international organization.

We are seeking your advice on airfields with nice clubs and people, customs and passport control specifics, fuel (AVGAS), local get together parties (BBQ), tourism and sightseeing activities, tips on hotels etc. along our proposed route.

Proposed dates are from 13th till 24nd June 2019. The provisional route for Memorial Hans Gutmann Tourist Rally Flight 2019 will be:

- Starting point: your home base
- Gathering point: Slovenia, Portoroz (LJPZ) or Istanbul (Cengiz Topel)
- Serbia, Nis (LYNI) for refueling
- Turkey, Corlu (LTBU) for customs, Cengiz Topel (LTBQ) and Cappadocia (LTAZ)
- Israel, Haifa (LLHA), Masada (LLMZ) and Eilat (LLET)
- Egypt, Hurghada (HEGN) and Sphinx (HESX)
- Crete, Heraklion (LGIR)
- Montenegro, Podgorica (LYPG)
- Finishing point: Slovenia, Portoroz (LJPZ)

There's an option to join our rally directly in Corlu for those crews who do not want to start in Portoroz.

Total distance: ca. 3200NM. The rally is classified as Category 2 by the FAI-GAC (General Aviation Commission) and is equal to European championship.

Should you have any idea or proposal to help us, or if you are interested in getting more information in order to participate in the rally, please contact us at info@hansgutmannrally.eu or jean.birgen@hansgutmannrally.eu



Luchtvaartdag 8-12-2018 in Amsterdome



Aanleiding

In het kader van de discussie rondom de ontwikkeling van Schiphol werd door de overheid op genoemde datum een grote bijeenkomst voor alle betrokken partijen gehouden in de Amsterdome bij velen wel bekend als de vroegere Aviodrome Schiphol. Omdat hier niet alleen betrokkenen uit de luchtvaart aanwezig waren, maar ook omwonenden en anderen die gevolgen van toenemend Schiphol verkeer ondervinden, interessant. Inmiddels al lang niet meer een kwestie van de GA op vliegveld Lelystad die zich tegen de overlooppunt van Schiphol verzet, maar meer dan 3 miljoen toekomstig geluidgehinderde burgers in meerdere provincies.

Stand van zaken

Op dit moment wordt het volume van het Schiphol verkeer beperkt door het z.g. Alders akkoord dat verkeer tot ongeveer 500,000 bewegingen per jaar beperkt. Los van de Haagse politiek gingen enkele instanties, waaronder NVLS, hun eigen weg en gingen onverstoord door met bonus- en betaald uit belastinggeld, om meer verkeer naar Schiphol te krijgen. Zoals al eerder vermeld: 43 miljoen Euro in 2017. Een merkwaardig voorbeeld van een semioverheidsinstelling die eigen wetten, waaronder de wet geluidshinder uit 1983, aan zijn laars lapt. Verder moet een onderscheid gemaakt worden tussen z.g. netwerkverbindingen, dus reguliere lijndiensten op geregelde basis, en de vakantievluchten, die dramatisch in aantallen zijn toegenomen de laatste jaren. Nog onzinniger zijn de “overstapvluchten” dat wil zeggen vluchten van buiten Nederland naar een bestemming buiten Nederland. Dus bijvoorbeeld een zakelijke reiziger uit pakweg Beijing die naar Parijs moet, proberen naar Schiphol te halen in de hoop dat die tijdens het wachten dure aankopen zal doen in de vele winkels (juweliers, foto- en filmapparatuur). Alles gevolg

van het “marktdenken” dat al decennia als leidraad voor overheidsbeleid in dit land wordt gebruikt. Wij zijn aangeland op een punt waarbij de burger die nadeel hiervan ondervindt het niet langer pikt en het is de verdienste van nieuwe NVLS directeur Dick Benschop hiervoor open te staan. Elders in deze All Clear vindt men een artikel over mogelijke zee locatie voor Schiphol. Ook verschillende beleidsmedewerkers waaronder de Directeur-Generaal van DGLM die aanwezig waren, verdienen waardering. Initiatieven zoals de substitutie van Europa vluchten door betere spoorverbindingen; in ons land door overleg tussen directies KLM en NS, getuigen van toenemend inzicht. Let wel, hiermee zijn de problemen nog niet voorbij, want nu is de politiek aanzet en die is nog lang niet genezen van het marktdenken ten koste van al het andere. De huidige minister van I&M mag van geluk spreken dat de EU heeft ingegrepen bij de plannen voor Lelystad en de noodzaak voor beter nadenken heeft gegeven, voordat onnadenkend meteen weer groene lichten werden gegeven voor onzinnige plannen.

Waarom de situatie rondom luchtverkeer?

In 1944 werden een aantal zaken geregeld in internationaal overleg om de wereld na afloop van de 2e wereldoorlog beter en veiliger te maken. Dit hield in onder andere de oprichting van de VN en ICAO. Ook werd bepaald dat het luchtverkeer niet te veel belast mocht worden door onder andere belasting op brandstof. Dit alles met de wijsheid van die tijd, toen het moeilijk of soms onmogelijk was enige winst te maken met een luchtvaartmaatschappij die betaalbaar vervoer wil leveren. Denk aan de onderhoudsintensieve en vaak door slecht weer beperkte vliegtuigen als DC-3, DC-4 en dergelijke, die ook nog eens dure AV-GAS met octaangetallen van 115 of meer nodig hadden.

Nu vliegt de huidige generatie verkeersvliegtuigen desnoods 14 uur per etmaal, vraagt weinig onderhoud en gebruikt Jet-A dat een afvalproduct van olieraffinage is. Alle belastingvoordelen bleven onverminderd van kracht, en het is duidelijk dat er een eerlijke beprijzing moet komen. Ter vergelijking: Concorde werd gebouwd in de veronderstelling dat kerosine wel iets van 5 ct/ltr zou blijven. Het resultaat is bekend; transatlantisch kostte op het laatst 10,000 pond per keer vanaf London.

Op korte termijn is een heel eenvoudige oplossing sanering van Schipholverkeer op basis van noodzaak, dit is in feite in Brussel en Kopenhagen al gebeurd. Ironisch genoeg adverteert Brussel-Zaventem sinds kort hier voor overname van wat vakantievluchten, omdat men inmiddels de ruimte heeft. Ook Weeze, net over de Duitse grens, voormalige RAF basis, kan nog heel wat overnemen. Nu nog even een beetje gezond verstand importeren bij onze beleidsmakers, wellicht de zwaarste opgave van allemaal. Elders in deze All Clear leest u over een nieuw voorstel voor een luchthaven in zee dat nu overwogen wordt.

Net binnen: geld verdienen voor alles

Recent is gebleken dat de geluidbelasting rondom enkele vliegvelden de grenzen van wat wettelijk is overeengekomen heeft bereikt. Gevolg: de traumahelikopter krijgt mogelijk beperkingen opgelegd; terwijl vakantievluchten ongehinderd door mogen gaan. Waanzinniger moet het niet worden: humanitaire interventies moeten dan maar worden vergeten omdat het meerdere malen per jaar met vakantie gaan van sommige groepen landgenoten belangrijker wordt geacht. Al eerder was bekend de situatie rond de Oostvaardersplassen: de GA vlieger die hier te laag vliegt kan forse strafmaatregelen verwachten. Maar zou grote uitbreiding van EHLE met de al eerder genoemde vakantievluchten plaatsvinden, dan kunnen de Boeings en Airbussen naar hartenlust geluidshinder veroorzaken.

Olav van Bockel

Stichting Nederlandse Vrouwen in de Luchtvaart opgericht

Op 25 januari 2019 is de Stichting Nederlandse Vrouwen in de Luchtvaart (SNVL) officieel opgericht. SNVL is een netwerk van en voor vrouwen in de luchtvaart in Nederland. Het doel van de SNVL is bevorderen en steunen van vrouwen in de luchtvaart, voor alle luchtvaartsporten zoals motorvliegen, maar ook bijvoorbeeld zweefvliegen, schermvliegen, paramotorvliegen, deltavliegen, parachutespringen, ballonvaren, modelvliegen, luchtverkeersleiding; kortom alles wat met luchtvaart te maken heeft.

In Europees verband is de SNVL verbonden met de Federation of European Women Pilots (FEWP), die de vrouwen

in de luchtvaart internationaal verbindt. De oorsprong van de SNVL ligt in de International Ladies Cup bijeenkomsten

die in 1995, vervolgens in 1997 en 1999 bij de Eindhovense Aeroclub motorvliegen te Eindhoven werden gehouden. Daarna nog in 2001, 2003 en 2005. Op vliegveld Teuge. Na deze succesvolle vliegbijskomsten waren er intussen internationale vriendschappen gesloten en werd de volgende stap gezet: het oprichten van een Nederlandse vereniging die aansluit bij de FEWP. Dertien Europese landen zijn inmiddels aangesloten bij de FEWP.

Het bestuur van de SNVL bestaat uit:
Voorzitter: Monique van Tilborg-Siméon
Secretaris: Thea Geris-Vogels
Penningmeester: Joanne van den Berg



Beppie Versluys, de eerste Nederlandse vrouw die een Nederlands vliegbrevet behaalde (1930)

Een vlucht naar voren

Een lange termijn planning voor de luchtvaart in Nederland

“Een vlucht naar voren” is opgesteld door een kerngroep, die een grote groep van bewoners in de wijde omgeving van Schiphol vertegenwoordigt en die voort komt uit dorps- en wijkraden. Vele daarvan hebben ook kiesmannen in de Omgevingsraad Schiphol. Als stedenbouwkundige met een zweefvliegen Luchtmacht-achtergrond, heb ik vooral inhoudelijke inbreng geleverd voor de optie: banen uitplaatsen naar een “IJ-vlakte” in het verlengde van de industriële zone rondom het Noordzeekanaal, ingeval politiek gekozen wordt voor doorgroei van de luchtvaart in Nederland. We hebben bij het opstellen over-

leg gehad met inhoudelijk betrokkenen van o.m. het Ministerie I en W, Hans Alders c.s., KLM, Schiphol en uiteraard Omgevingsraad Schiphol en andere belangen groepen.

Cf. het Alders akkoord mogen er in 2020 niet meer dan 500.000 vluchten/jaar plaatsvinden vanaf Schiphol. Dit en andere oorzaken maken dat Schiphol de komende tijd niet meer kan groeien. Diverse omgevingsraden kiezen zelfs voor krimp.

De “Sector”, Rijk, Schiphol, KLM, zetten in voor groei. Voor mn. KLM noodzakelijk om

in meer duurzaam vliegen te kunnen innoveren. Voor de georganiseerde omwonenden kan dit niet op de locatie Schiphol. Eerder is “Flyland” als solitair eiland voor de kust van Zuid-Kennemerland als onhaalbaar afgeserveerd. Wij zien een multifunctionele IJ-vlakte voor TATA-staal als een haalbare optie.

Verbinding met Schiphol en Amsterdam langs A9 en Noordzeekanaal zijn direct en minst kwetsbaar. Met een hyperloop binnen 5 minuten bereikbaar, veel sneller dan taxiën vanaf de Polderbaan. Het leent zich voor een multimodale Mainport, gecombineerd met buiten haven. Uitvoering is faseerbaar: 2030 Baan voor recreatieve luchtvaart, 2040 3 banen voor intercontinentale en nachtvluchten, 2050 gehele luchthaven op zee. De luchthaven kan milieu en klimaatneutraal uitgevoerd worden met aanlanding windenergie, zonne-energie, meer met getijden energie, strand en duin ontwikkeling.

Ronald Fukken

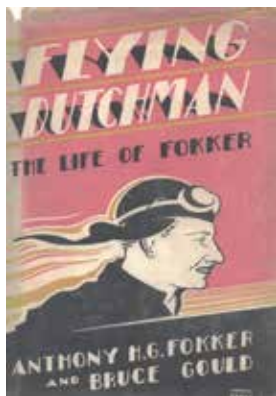


- Verbindingen**
- Schiphol
 - Snel OV
 - langs A9
 - en Noordzee kanaal
 - Auto verkeer
 - A9
 - Amsterdam
 - Aansluiting Intercity
 - Metro
- Woningbouw**
- Rondom “oud Schiphol”
 - Kop v Noord-Holland



“De Vliegende Hollander”, de autobiografie van Anthony Fokker

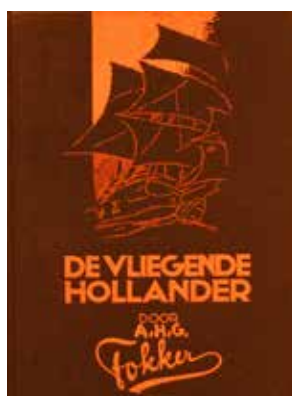
In 1931, het jaar dat Fokker 41 werd, verscheen in Amerika bij de uitgeverij Henry Holt in New York de autobiografie van Anthony Herman Gerard Fokker onder de titel “Flying Dutchman”. In datzelfde jaar verscheen bij uitgeverij Van Holkema en Warendorf in Amsterdam de Nederlandse vertaling met als titel “De Vliegende Hollander” ¹⁾. De vertaler is mij ondanks uitgebreid onderzoek niet bekend. Het boek heeft twee auteurs. Fokker heeft het boek laten schrijven door de journalist Bruce Gould omdat hij niet graag over zichzelf sprak en zich niet zo gemakkelijk in het Engels uitdrukte ²⁾. Bruce Gould volgde met een stenograaf Fokker overal waar hij heenging: op zijn jacht, naar verschillende villa’s, aan boord van een oceaanstomer en in steden als Parijs, Amsterdam en Berlijn. Steeds weer probeerde hij Fokker zijn levensverhaal te laten vertellen. Zo is het boek tot stand gekomen. Bruce was redacteur luchtvaart bij “The New York Evening Post” ³⁾. De luchtvaart moet dus voor hem niet onbekend zijn geweest. In zijn latere carrière werd hij hoofdredacteur van het Amerikaanse “Ladies Home Journal” ⁴⁾.



Amerikaanse uitgave, 1931



Luxe Amerikaanse uitgave, 1931



Nederlandse uitgave, 1931

De Nederlandse editie van Fokkers boek is geen één op één vertaling geworden. Fokker heeft in de Nederlandse vertaling het een en ander laten toevoegen waaronder een hoofdstuk dat in de oorspronkelijke Amerikaanse uitgave niet is te vinden. Deze aanvulling heeft betrekking op het vrouwelijk schoon ⁵⁾. In dit hoofdstuk vertelt Fokker dat zijn relaties telkens stukliepen door zijn eigen schuld: hij was te egocentrisch, en te veel bezig met vliegtuigen. Deze ontboezeming wilde hij kennelijk alleen maar toevertrouwen aan het Nederlandse publiek, niet aan de hele wereld. Fokker schrijft hoe onbeholpen hij omging met zijn eerste liefde, Ljoeba Golantsjikova. Aan deze dame is uitgebreid aandacht besteed in twee eerdere afleveringen van All Clear ⁶⁾.

Wat in de Zwitserse uitgave uit 1933 en de Duitse uitgave uit 2010 van de autobiografie niet is opgenomen, is de kritiek die Fokker in zijn boek leverde op een proefvlucht die minder goed afliep met een Fokkervliegtuig waarbij de Amerikaanse commandant, marinevlieger en poolreiziger Richard E. Byrd was betrokken. Daarvoor ga ik terug naar eind 1926. In dat jaar werd Fokker benaderd door Byrd met het verzoek om hem een driemotorig vliegtuig te leveren waarmee hij non-stop de Atlantische oceaan over kon steken. Dit werd de “America”. Op 20 april 1927 maakte Fokker hiermee de eerste vlucht die niet echt goed afliep want bij de landing sloeg het toestel over de kop waarbij de inzittenden R.E. Byrd, G.O. Noville en F. Bennett gewond raakten. Fokker kwam er vrijwel zonder kleerscheuren vanaf.

Een kwestie die in Amerika ongetwijfeld voor enige opschudding zorgde, was de kritiek die Fokker in zijn boek leverde op een proefvlucht die minder goed afliep met een Fokkervliegtuig waarbij de Amerikaanse commandant, marinevlieger en poolreiziger Richard E. Byrd was betrokken. Daarvoor

ga ik terug naar eind 1926. In dat jaar werd Fokker benaderd door Byrd met het verzoek om hem een driemotorig vliegtuig te leveren waarmee hij non-stop de Atlantische oceaan over kon steken. Dit werd de “America”. Op 20 april 1927 maakte Fokker hiermee de eerste vlucht die niet echt goed afliep want bij de landing sloeg het toestel over de kop waarbij de inzittenden R.E. Byrd, G.O. Noville en F. Bennett gewond raakten. Fokker kwam er vrijwel zonder kleerscheuren vanaf. In zijn boek “Skyward” levert Byrd kritiek op het gedrag van Fokker tijdens de landing ⁸⁾. Byrd: “De wielen raakten den grond. Onmiddellijk zag ik Fokker opvliegen om er uit te springen. Bennett zat opgesloten, daar Fokker de enige uitweg versperde. Noville en ik konden zelfs geen po-

ging doen om er uit te komen”. Fokker neemt dat niet en hij dient in zijn autobiografie Byrd van replek. Fokker zegt hier over ⁹⁾: “In zijn opgewondenheid (Byrd dus) zal hij zich dit alles verbeeld hebben, hoewel het een beschrijving is die men eer van een leek dan van iemand, die technisch op de hoogte is, zou verwachten. Ieder die iets van vliegen afweet, zou wel begrepen hebben, dat het voor mij (Fokker dus) onmogelijk was om te proberen er uit te springen, nu eens even veronderstellend dat ik mij van de traditie, dat een piloot bij zijn stuur moet blijven, ditmaal niets zou hebben aangetrokken. Het spreekt vanzelf dat Byrd’s commentaar mij ontstemde; niet omdat ik bang was voor wat de luchtvaartmensen er van zouden denken, want die wisten wel beter, maar om den indruk die het bij het gewone publiek zou maken”. Tot zover Fokker, een Nederlander die het waagde om deze bekende marinevlieger en poolreiziger Richard E. Byrd de les te lezen.

Byrd, een ambitieus man, had ervaring met Fokkervliegtuigen. Met de driemotorige Fokker “Josephine Ford” heeft hij in 1926 een poging ondernomen om over de Noordpool te vliegen. Volgens zijn zeggen heeft hij de Noordpool bereikt, maar later is deze bewering in twijfel getrokken door de Noorse vlieger Bernt Balchen ¹⁰⁾. Die heeft namelijk berekend dat uit de verstrekte gegevens over de Poolvlucht blijkt dat Byrd de Noordpool niet bereikt kan hebben. Byrd kreeg na deze vlucht wel de nodige lof toegezwaaid. Een jaar later, in 1927, maakte Byrd met de “America”, het toestel dat het ongeval redelijk had overleefd, toch de non-stop vlucht over de Atlantische Oceaan, van New York naar Frankrijk. Door de mist was hij niet in staat om in Parijs te landen, maar vloog terug naar de Franse kust waar de “America” een noodlanding in zee maakte. De uit vier personen bestaande bemanning bracht het er levend van af. Byrd had iets met de Noord- en de Zuidpool want hij maakte ook vluchten in het Zuidpoolgebied. Alles bij elkaar genomen, kan je zeggen dat Byrd een heldenstatus had bereikt en daardoor een bepaalde onaantastbaarheid had verkregen.

Nu even terzijde. De bewering dat Byrd niet over de Noordpool is gevlogen, heeft tot een enorm meningsverschil geleid tussen hem en Bernt Balchen. Dat ging zelfs zover dat na het overlijden van Byrd in 1957 familie en vrienden van Byrd eisten dat de passage over het niet bereiken van de Noordpool moest worden geschrapt in de autobiografie van Balchen uit 1958. Een herziene uitgave verscheen ook in 1958 ¹¹⁾. Overigens heb-



Richard Byrd



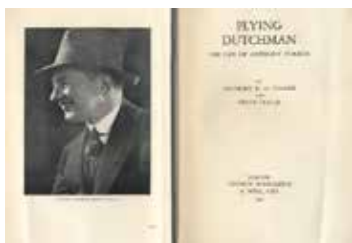
Bernt Balchen

ben Byrd en Balchen elkaar uiteindelijk niet kunnen ontlopen: zij zijn naast elkaar begraven op Arlington, de bekende begraafplaats bij Washington ¹²).

Terug naar 1931. Volgens Van Holkema en Warendorf, de uitgever van de Nederlandse versie, was het boek niet een echt succes ¹³. Er werden 5200 exemplaren van verkocht. Ik vind dat niet zo slecht. Tegenwoordig mag je blij zijn als een luchtvaartboek de oplage van

5200 haalt. Verkoopcijfers van de Amerikaanse uitgave zijn mij niet bekend, maar die zullen niet slecht zijn geweest, want in 1932 verscheen al de derde ongewijzigde herdruk. Naast deze handelseditie is een speciale editie van 215 exemplaren verschenen, gebonden in een mooie leren band met goudopdruk en voorzien van de handtekening van Fokker. Ik heb een exemplaar, helaas zonder handtekening. Fokker was in de twintiger en dertiger jaren blijkbaar zo bekend dat meerdere uitgeverij in het buitenland een vertaling van zijn autobiografie uitbrachten. Opmerkelijk daarbij was dat voor de vertalingen alleen gebruik werd gemaakt van de originele Amerikaanse editie, wat betekende dat in alle vertaalde uitgaven het extra hoofdstuk over Ljoeba Golantsjikova niet is opgenomen. Een uitzondering is de Zwitserse uitgave waarvoor gebruik moet zijn gemaakt van de Nederlandse vertaling uit 1931 omdat daarin deze episode wel is opgenomen ¹⁴). Waar verschenen de vertalingen zoal? Engeland bracht het boek ook in 1931 uit, gevolgd in 1932 door een zogenaamde "Popular edition". De aanduiding "Popular edition" moet met een korreltje zout worden genomen want deze populaire uitgave wijkt in niets af van het originele in Engeland uitgegeven boek uit 1931. Alleen het titelblad, dat is ingeplakt (!), heeft een gewijzigde achterkant. Daar staat alleen dat het de "Popular edition" betreft. Frankrijk bleef niet achter en publiceerde in 1932 twee lelijke uitgaven in de vorm van een paperback. Zwitserland deed het in 1933 veel beter met de goed gebonden Duitse vertaling. Denemarken wilde hierbij niet achterblijven en bracht het boek in 1934 uit. Wat illustraties betreft, gingen de diverse vertalingen in de loop der tijd verschillen. Er kwamen andere foto's in en foto's uit het origineel verdwenen en ontbraken soms geheel. Een land waarvan ik het niet zou verwachten, was Bulgarije. Daar kwam het boek in 1935 uit. Engeland dacht ook aan de jeugd en liet in 1935 een jeugdeditie verschijnen die zelfs in 1939 werd herdrukt. Zuid-Europa kwam in 1937 in Portugal aan de beurt. We zijn er nog niet want in 1938 mochten de Zweden met het boek kennismaken. In 1938 kwam in Engeland ook de pocketuitgave van de pers. Het verscheen in de bekende reeks "Penguin Books". Zou dit de laatste uitgave van het boek uit 1931 zijn? Niets is echter minder waar, want in 1972 verscheen in Amerika de ongewijzigde herdruk van het boek uit 1931, wel bij een andere uitgever, namelijk Arno Press. Tot mijn stomme verbazing ontdekte ik op een gegeven moment weer de autobiografie van Fokker en nu uitgegeven in Tsjecho-Slowakije en pas in 1994! Die verscheen in de serie Aviatik. U denkt natuurlijk nu is het afgelopen, maar dat is toch niet zo want 79 jaar na het eerste boek in Amerika en Nederland vond ik tot mijn verrassing een versie in paperback die verscheen in... 2010 in Duitsland bij Wunderkammer in Frankfurt am Main. Dit boek gaat in een inleidend hoofdstuk ¹⁵) echter verder dan de oorspronkelijke autobiografie omdat ook het overlijden van Anthony Fokker en het faillissement van de Fokkerfabriek in 1996 hierin aan de orde komen. Voor zover ik weet, is dit de jongste uitgave van de autobiografie van Fokker. Het begon in 1931 in Amerika en eindigde in 2010 in Duitsland.

Wim Snieder



Engelse uitgave, 1931



Frans uitgave, 1932



Zwitserse uitgave, 1933



Deense uitgave, 1933



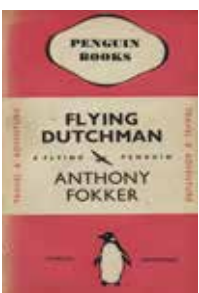
Bulgaarse uitgave, 1935



Portugese uitgave, 1937



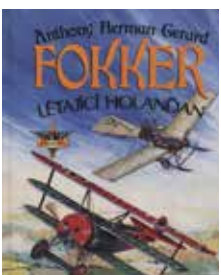
Zweedse uitgave, 1938



Engelse uitgave, 1938



Engelse uitgave, jeugdeditie, 1939



Tsjechische uitgave, 1994



Duitse uitgave, 2010

1 Fokkerbiografieën op een rijtje, All Clear nr. 39, 2018, p. 14-15

2 Cockpit, maart 1960, p. 100

3 Stofomslag "Flying Dutchman", 1931

4 Cockpit, maart 1960, p. 102

5 Dierikx, M. Dwaarswind - Een biografie van Anthony Fokker, 1997, p. 25

6 Zes wielen en een intercom. All Clear nr. 29, 2016, p. 26-27

7 Wie was Ljoeba Golantsjikova? All Clear nr. 30, 2016, p. 28-39

8 Byrd, E. Skyward, reprint paperback ed. 2000, p. 213-214

9 Fokker, A.H.G. en B. Gould. De Vliegende Hollander, 1931, p. 300-301

10 Glines, C.V. Bernt Balchen polar aviator, 1999, p. 33, 247. In dit boek blijkt ook dat Byrd de waarheid graag naar zich toeschreef zoals tijdens de noodlanding van de "America" voor de Franse kust op 1 juli 1927, p. 51-52

11 Ibid, p. 258

12 Ibid, p. 276

13 Cockpit, maart 1960, p. 101

14 Fokker, A.H.G. und Bruce Gould. Der fliegende Holländer; das Leben des Fliegers und Flugzeugkonstruktors A.H.G. Fokker, 1933, p. 112-120

15 Castan, J. Anthony Fokker: Ein Leben wie im Flug, in: Der fliegende Holländer - Die Memoiren des A.H.G. Fokker, 2010, p. 7-32

10 jaar All Clear en meer goede zaken

Van de 10 jaar dat het blad nu wordt uitgegeven heb ik gedurende acht jaar van Michael de ruimte gekregen om 'wat ik maar wilde' op papier te zetten. Soms heb ik me beledigend, soms schertsend, soms uiterst cynisch en soms heb ik me informatief opgesteld. Ik heb altijd in mijn achterhoofd gehouden dat het voor u, de lezer, wel mogelijk moest zijn om er iets positiefs uit te halen; iets waar u mee vooruit zou kunnen. Ik hoop van harte dat dit een beetje is gelukt. Nou moet u weten dat ik geen lid ben van de KNVVL of van enige andere organisatie die iets met luchtvaart of General Aviation te maken heeft. Vanuit mijn expertise ben ik destijds (2005) de sector ingerold als een van de mensen die 'Vlieg als een Vogel; Denk als een Mens' hebben opgezet en uitgedragen; daarnaast kende ik een aantal van uw oud-voorzitters. Ik hield me toen, en houd me nog steeds, beroepsmatig bezig met Human Factors en Veiligheid. Als men me vraagt om voor een stichting of een club iets bij te dragen of te ondersteunen op het gebied van veiligheid zal ik daar meestal positief op reageren, en zo ook op vragen vanuit de KNVVL. Een bijdrage leveren aan All Clear deed ik dus graag. Mede door de columns en de soms wat controversiële insteek (althans zo is mij verteld...) ben ik een aantal malen op clubs gevraagd iets te presenteren en heb ik ook op een KNVVL-dag Sport&Bestuur een bijdrage over veiligheid mogen leveren in de vorm van een presentatie en een workshop(je).

Eind vorig jaar werd ik benaderd door Frouwke Kuijpers die mij vroeg of ik een Human Factors en Safety Workshop wilde verzorgen in januari 2019. Reden was mede het artikel in de afgelopen All Clear over Safety II. Om de insteek van de workshop te kunnen bepalen kreeg ik resultaten te zien van een recente enquête waarin leden is gevraagd om aan te geven waar ze interesse in hebben en op welke gebieden ze hun kennis willen vergroten. Veiligheid en een aantal human-factor aspecten scoorden in de enquête nogal hoog. Ik vind dat mooi. Het zijn absoluut geen 'sexy' onderwerpen en vaak worden ze gezien als verplicht nummertje. De reacties op de enquête en de onderbouwing gaven een oprecht beeld; niks verplicht nummertje, oprechte interesse en ook bezorgdheid. De workshop is ondertussen ook al gehouden en er waren meer dan 40 mensen aanwezig. Initiële maximum was, gezien de beschikbare ruimte, gesteld op 30, maar al snel werd duidelijk dat er meer aanmeldingen zouden komen en is er alsnog een grotere ruimte geregeld en een hoger aantal deelnemers geaccepteerd. Bij de aanmelding werd gevraagd om aan te geven waarom men zich aanmeldde voor deze specifieke workshop. Ook hier kon uit de reacties worden geconcludeerd dat leden serieus in zaken als veiligheid en human factors zijn geïnteresseerd.

De workshop begon op vrijdagmiddag om 16:00 uur en liep door tot 19:45 uur, met halverwege een broodjes-pauze van 30 minuten. Een waarlijk slijtageslag. Mensen die vaak de hele dag hebben gewerkt nog even rond hun meest ongunstige circadian tijdstip lastigvallen met drie uur gewauwel! Eerlijk gezegd had ik er een zwaar hoofd in. Beginnen met droge zaken zoals vliegfyysiologie, zuurstof en zuurstof honger op hoogte, stress en vermoeidheid; hopelijk blijft de helft tot de pauze wakker. Niets van dat alles! Iedereen bleef actief aanwezig en oprecht geïnteresseerd, respect! En ook na de broodjes (en koffie, dat wel) bij onderwerpen als SHELL- en Swiss Cheese-modellen, fouten en

gedrag en uiteindelijk ook nog nieuw-veiligheid-denken was iedereen aanwezig, werden vragen gesteld en inzichten uitgewisseld. Voor mij is het een genoegen om op deze manier de workshop te verzorgen.

En als organisatie, als KNVVL zou ik hier ook heel blij van worden. Mensen zijn bereid om op dat tijdstip naar informatie te luisteren om zichzelf nog beter voor te bereiden op hun sport of hobby. Er is bij de leden veiligheidsbewustzijn aanwezig, een behoefte om ook op deze gebieden meer te willen weten en het voor iedereen veiliger en beter te maken. Leden willen verbeteren en verbeteren betekent verandering. Natuurlijk geeft dat weerstand. Net als bij het veiligheidsdenken en de discussies over oude veiligheid versus nieuwe veiligheid, zal ook oude beleving van luchtvaart versus nieuwe beleving van luchtvaart discussie en wellicht zelfs spanning brengen. Het is ook moeilijk om iets dat tot nu toe goed lijkt te hebben voldaan, anders te gaan aanpakken. Dat is bedreigend genoeg. Maar wel nodig! En gezien de manier waarop leden zich momenteel uitspreken over hun wensen en aangeven dat ze open staan voor nieuwe ideeën en inzichten lijkt me het dan ook NU het moment om door te pakken. Goede initiatieven, waar- onder niet in de laatste plaats een blad als All Clear, uitgesproken wensen en daadwerkelijke acties zoals het organiseren en bijwonen van informatieve bijeenkomsten, moeten worden gekoesterd, ondersteund en uitgebreid. Mensen zullen over hun eigen schaduw moeten willen springen; mensen zullen anderen een kans moeten gaan geven; mensen moeten wellicht zelfs een stapje terug doen.

Ik heb tijdens de workshop gemerkt dat er bij velen een behoefte is om vooruit te gaan en verder te komen. En dat daar bij sommigen een enorme weerstand tegen bestaat. Ik ben zelf ook geen 43, eh okay, geen 63 meer en ik realiseer me dat ik ook de neiging heb om achterom te kijken en te denken dat vroeger alles beter was. Maar dat is niet zo. Zeker niet alles. En al helemaal niet dat er dus nu niets, of bijna niets goed is. Er is nu heel veel goed. En al dat achteromkijken is ook nog eens gevaarlijk, want dan zie je die lantarenpaal waar je zo tegenop loopt niet...

Ik wens u nog heel veel jaren All Clear, zich zeker ook aanpassend aan de tijd; en heel veel ruimte en ondersteuning voor nieuw denken en bevorderen van veranderingen. Dat alles lijkt me ook een mooi doel voor alle besturen en kaderleden van de KNVVL.

Ik zie u op toekomstige workshops of presentatie dagen graag langskomen. En als Michael het wil zal ik zeker ook All Clear blijven ondersteunen. Alles om verder te komen, vooruit te gaan en te verbeteren.

Ik denk dat ik namens de lezers Michel Tefsen mag bedanken voor de eerste 40 All Clear's: grote klasse! Op naar de volgende 40 eigen-tijdse All Clear's!!

Veel Luchtvaart Plezier!

Bob van Asselt



TPS

The Pilot Shop

Arendweg 37 C - 8218 PE Lelystad Airport
Tel. 0320 284359

www.pilotshop.nl



aviazine
For people who fly

Het luchtvaart-magazine
op Internet

Join Aviazine on
LinkedIn & Facebook
and stay informed

www.aviazine.nl

Ban Air
PILOTSHOP



Alles wat een piloot nodig heeft!



Machlaan 44, 9761 TK Groningen Airport Eelde
Tel: +31-612-299314 - www.banair.nl - info@banair.nl

Advertentie plaatsen in ons
blad All Clear of op de pagina
'All Clear speurders'

Voor meer info mail naar:
sales.allclear@gmail.com

MULTI ENGINE

Tecnam P2006T



"Vliegt zo simpel als een Cessna!" - Eddy Driessen-

HUUR excl. landing

€ 395

MEP verlenging

€ 550

MEP/IR verlenging

€ 795

- ✓ Garmin 950
- ✓ Incl. Landing fees
- ✓ Incl. Examiner fees

MEP/IR: Prijs O.B.V. 2 kandidaten

Meer info:
Of bel:

www.zelfvliegen.nl
0320 - 78 55 22

ZELFVLIEGEN



WWW.CACHOLLAND.NL

E-MAIL: INFO@CACHOLLAND.NL
PHONE: +31 (0)6-53215561



Onze prachtige Super Dimona PH 1133
is dagelijks beschikbaar voor verhuur,
opleiding & introductievluchten vanaf
vliegveld Hilversum.

Motorzweefvliegsport

Peetair

Boekingen: 06 52 46 32 31 of 035 60 17 039
Peter Bolwerk - 1e Heezerlaantje 38
3766 LW Soest - Tel. 035 60 90 844
www.superdimona.nl

LUCHTVAART ANTIQUARIAAT OSKAM

*Sinds 1980 het adres voor de betere
luchtvaartboeken en documenten*

*Boeken - Foto's - Documenten - Time tables - Brieven -
Ansichtkaarten - Tijdschriften*

Amstellandlaan 64 - 1182 CE Amstelveen - Telefoon: 020 640 25 75
info@antiquariaatioskam.nl - www.antiquariaatioskam.nl

Open na afspraak





The Pilot Shop

run by pilots for pilots



The Pilot Shop, Arendweg 37 C, 8218PE Lelystad Airport, 0320-284359, www.pilotshop.nl

printPRODUCTIONS *Print & Sign*

**Posters
Stickers
Belettering
Textieldruk
Borduren
Laser graveren
Printshop
Drukwerk**

Nijverheidsterrein 8 - 1645 VX Ursem - ☎ (072) 5022233
sales@printproductions.nl www.printproductions.nl

